Die Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung des Reise- und Fremdenverkehrs im Kanton Uri

DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften, vorgelegt der hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Freiburg in der Schweiz

von

Lic. rer. pol. Leo Muheim

von Göschenen (Kt. Uri)

1948

DRUCK- UND VERLAGSANSTALT CALENDARIA AG. IMMENSEE

Die Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung des Reise- und Fremdenverkehrs im Kanton Uri

DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften, vorgelegt der hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Freiburg in der Schweiz

von

Lic. rer. pol. Leo Muheim

von Göschenen (Kt. Uri)

Genehmigt von der juristischen Fakultät am 11. Februar 1948 auf Antrag von Herrn Prof. Dr. Hans Schorer und Herrn Prof. Dr. Liesker, ohne damit zu den darin ausgesprochenen wissenschaftlichen Meinungen Stellung zu nehmen (Fakultätsbeschluß vom 1. Juli 1916).

1948

DRUCK- UND VERLAGSANSTALT CALENDARIA AG. IMMENSEE

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern:

Ferdinand Muheim

und

Maria Louise, geb. Nell

gewidmet!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41538116_0045

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Hrn. Josef Indergand, Landammann des Kantons Uri . XII

ERSTER TEIL

Der Reiseverkehr im Kanton Uri

1. Kapitel: Die Entwicklung des Reiseverkehrs in Uri bis 1830 . 1
a) Die verkehrsgeographische Lage 1
b) Die Verkehrswege 2
c) Das Gaststättewesen 4

2. Kapitel: Der moderne Reiseverkehr in Uri von 1830 bis 1945 6
a) Der Begriff »Reiseverkehr« 6
b) Ursachen des Reiseverkehrs 7

3. Kapitel: Die Wirkungen des modernen Reiseverkehrs . . . 8
a) Die Verkehrswege — der Straßenverkehr 8
b) Die Verkehrsmittel 10
1. Der Reisepostverkehr 10
2. Der Motorfahrzeugverkehr 16
3. Der Dampfschiffverkehr 22
4. Der Eisenbahnverkehr 28

Rückblick und Gesamtbild des Reiseverkehrs im Kt. Uri 56

ZWEITER TEIL

Der Fremdenverkehr im Kanton Uri

1. Kapitel: Begriff, Grundlagen und Arten des Fremdenverkehrs in Uri 62
a) Der Begriff »Fremdenverkehr« 62
b) Seine Grundlagen 63
1. Natürliche Voraussetzungen 63
2. Kulturleistungen 65
3. Technische und wirtschaftliche Grundlagen 65
4. Individuelle Momente 66
c) Die Arten des Fremdenverkehrs 66

2. Kapitel: Die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Uri, seine quantitativen und qualitativen Wandlungen 67
a) Zur Geschichte des Fremdenverkehrs in Uri 67
b) Statistische Hinweise 68
c) Das Volumen des Fremdenverkehrs 69

d) Seine quantitativen Wandlungen 73
e) Seine qualitativen Wandlungen 79
1. Die Aufenthaltsdauer 79
2. Der Saisonverkehr 81
3. Die Reiseformen 82

3. Kapitel: Das Gaststättewesen in Uri 84
1. Zur Geschichte des Gaststättewesens in Uri seit 1850 . . . 84
2. Der Aufbau des Gastgewerbes in Uri 90
a) Anzahl und Arten der Betriebe 90
b) Die Ausnützung des Gastgewerbes in Uri 99

4. Kapitel: Reise- und Fremdenverkehr in der Volkswirtschaft . 107
Die Werbung 112
Anregungen 114

Anhang

Grundwerte und Berechnungsmodus zur Bestimmung des Frequenzvolumens im urnerischen Fremdenverkehr 116

Verzeichnis der Tabellen und graphischen Darstellungen

Tabellen

1 Die Entwicklung des urnerischen Straßennetzes 9
2 Die Gotthardpost 10
3 Die Postrouten in Uri 11
4 Der lokale Postverkehr in Uri 14
5 Die beschäftigten Postillone in Uri 15
6 Einnahmen des Standes Uri aus den Automobil-Bergtaxen . . 17
7 Der Pferdebestand in Uri 17
8 Die Ausgaben für den Neubau und den Unterhalt des kantonalen Straßennetzes in 1000 Franken 19
9 Die Entwicklung des Reiseverkehrs auf dem Urnersee 1870—1945 25
10 Die prozentualen Anteile der Dampfschiffstationen am Personenverkehr auf dem Urnersee von 1870—1945 26
11 Der Einfluß des Schlechtwetters und der wirtschaftlichen Krisen auf die Personenfrequenz auf dem Urnersee 27
12 Reisetransitverkehr auf der Gotthardbahn 1882—1908 . . . 30
13 Reisefrequenzen der Gotthardbahn 30
14 Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Uri 32
15 Die Betriebseinnahmen der Privatbahnen in Uri 33
16 Der Personenverkehr auf der Straßenbahn Altdorf-Flüelen 1906—1945 35
17 Der Personenverkehr auf der Treib-Seelisberg-Bahn unter besonderer Berücksichtigung des Saisonverkehrs 1916—1945 . . . 38
18 Tagesfrequenzen der Treib-Seelisberg-Bahn 1918 und 1919 . . 41
19 Der Reiseverkehr auf der Schöllenenbahn von 1917—1930 . . 44
20 Der Reiseverkehr auf der Schöllenenbahn von 1931—1938 . . 45
21 Der Reiseverkehr auf der Schöllenenbahn von 1939—1945 . . 46
22 Der Personentransport auf der Schöllenenbahn nach Sommer- und Wintersaisonverkehr 47
23 Betriebseinnahmen aus dem Personentransport auf der Schöllenenbahn während des Sommer- und Wintersaisonverkehrs . 48
24 Der Personenverkehr auf der Schöllenenbahn nach Klassen . 50
25 Der Personenverkehr auf der Schöllenenbahn zu Voll- und Ausnahmetarifen 51
26 Der Personenverkehr auf der Furka-Oberalpbahn 53
27 Der Wintersportverkehr Andermatt-Nätschen 1930—1945 . . 55
28 Der In- und Ausländerverkehr 1934—1945 78
29 Die Aufenthaltsdauer beim In- und Ausländerverkehr in Seelisberg, Flüelen und Andermatt von 1935—1945 81
30 Die prozentualen Anteile des Sommer- und Wintersaisonverkehrs an der Gesamtjahresfrequenz in Andermatt von 1921—1940 . . 83

31 Betriebe und Betten im urnerischen Gastgewerbe 91
32 Betriebe und Betten im urnerischen Gastgewerbe 91
33 Fremdengeschäfte und Fremdenbetten nach Höhenlagen . . 93
34 Gasthöfe nach Betriebsgrößen im urnerischen Fremdenverkehr . 94
35 Betten nach Betriebsgrößen im urnerischen Fremdenverkehr . 94
36 In Betrieben beschäftigte Personen in Uri 96
37 Bettenbesetzung in Uri von 1900—1945 100
38 Bettenbesetzung in Seelisberg, Flüelen und Andermatt . . . 101

Graph. Darstellungen

1 Der Reisepostverkehr in Uri von 1850—1940 12
2 Reiseverkehr in Uri 57
3 Reiseverkehr in Uri (nach Verkehrsmitteln) 58
4 Fremdenverkehr in Uri 70
5 Die Ankunfts-, Uebernachtungs- und Saisonkurven einiger Orte und Betriebe in Uri 75
6 Die Logiernächtezahlen von 1934—1945 90

Literaturverzeichnis

I. Quellen

Amtsblatt des Kantons Uri.
Berichte und Rechnungen über die Verwaltung der elektr. Straßenbahn Altdorf-Flüelen, Aktiengesellschaft.
Berichte und Rechnungen über die Verwaltung der Treib-Seelisbergbahn, Aktiengesellschaft.
Berichte des Verwaltungsrates an die Generalversammlung der Aktionäre der Schöllenenbahn.
Berichte des Verwaltungsrates an die Generalversammlung der Aktionäre der Furka-Oberalpbahn.
Geschäftsberichte der Urner Kantonalbank.
Geschäftsberichte des Verwaltungsrates der Dampfschiff-Gesellschaft des Vierwaldstätter Sees.
Geschäftsberichte der Gotthardbahn-Gesellschaft.
Jahresberichte der Verkehrskommission Luzern.
Jahresberichte des Verkehrsvereins von Uri.
Mitteilungen des Eidg. Statistischen Amtes in Bern.
Mitteilungen der Kreispostdirektion, Luzern.
Mitteilungen der Oberpostdirektion, Bern.
Mitteilungen der Staatskanzlei Uri, Altdorf.
Statistisches Jahrbuch der Schweiz.
Statistisches Jahrbuch der Schweizerischen Bundesbahnen.
Statistische Quellenwerke der Schweiz.
Voranschläge und Amtsrechnungen des Kts. Uri.

II. Literatur

Baedecker, Die Schweiz, Leipzig 1881, 19. neubearbeitete Aufl.

Berlepsch, Nouveau Guide en Suisse 1862.

Bode W., Goethes Schweizerreisen. Zürich, Heft 222, 1946. Gute Schriften, Zürich.

Britschgi J., Der Autotourismus in der Schweiz. Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Nr. 3.

Buchli H., Berns Rolle im Fremdenverkehr. Bern 1945.

Der Kurort Seelisberg im Kt. Uri, in historischer, geographischer, geognostischer Beziehung. Verlag Räber, Luzern, 1870.

Die Schweiz im 19. Jahrhundert, Bd. III, 1900.

Durrer R., Studien zur ältesten Geschichte Luzerns und des Gotthardweges. Geschichtsfreund, Bd. 84, 1929.

Ebel J. G., Anleitung, auf die nützlichste und genußvollste Art die Schweiz zu bereisen. Bd. IV, Zürich 1809.

Eckert A., Die Entwicklung des modernen Reise- und Fremdenverkehrs im Gebiet des Vierwaldstätter Sees. Basel-Lörrach 1932.

Eggenberg M., Das Automobil als Wirtschaftsfaktor in der Schweiz. Bern 1935.

Gedenkschrift, 50 Jahre Gotthardbahn, hg. von der Generaldirektion der SBB 1932.

Gisler F., F. X. Triner als Graphiker, Die Alpen. Monatsschrift des S. A. C.

— K., Goethe in der Innerschweiz. »Gotthard-Expreß«, Jg. 1909.

Glücksmann R., Das Gaststättewesen. Berlin 1927.

Gos Ch., Voyageurs illustres en Suisse. Bern 1937.

Gölden H., Strukturwandlungen des schweizerischen Fremdenverkehrs 1890 bis 1935. Diss. Zürich 1939.

Gubler Th., Automobiltourismus in Gegenwart und Zukunft. Schweiz. Kongreß f. Touristik und Verkehr. Basel 1933.

Guimbail H., Etude médicale sur les climats d'altitude et en particulier sur la vallée d'Ursern. Monaco 1896.

Grunzel J., System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908.

Gurtner H., Die wirtschaftliche Bedeutung des schweiz. Hotelgewerbes, hg. Schweiz. Hotelier-Verein. Basel 1939.

— Zur Verschuldung des schweiz. Hotelgewerbes. Bern 1918.

Härry A., Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege. Frauenfeld 1911.

Heinemann F., Moderne Kulturgeschichte der schweiz. Verkehrstechnik und Touristik. Luzern 1922.

Hofer F., Die Schiffahrt auf dem Vierwaldstätter See. Diss. Bern 1931.

Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten, hg. Generaldirektion der PTT 1932.

Hunziker W., Fremdenverkehr und Fremdenverkehrslehre in zeitgemäßer Betrachtung. 15. Publik. des Schweiz. Fremdenverkehrsverbandes 1941.

In der Gand-Krupski H., Eine Reise über den Gotthard im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts. Hist. Njbl. d. Kts. Uri. Jg. 1923, Nr. 29.

Kesselbach Dr., Automobilfragen in Uri. »Gotthard-Expreß«, Jg. 1909.

— Urnerische Kurorte. »Gotthard-Expreß«. Jg. 1909.

Kopp J. E., Geschichte der Eidg. Bünde. Urkunden zur Gesch. der Eidg. Bünde, I, 389.

Krapf K., Kurzer Abriß der Geschichte des Fremdenverkehrs. Publ. des Schweiz. Fremdenverkehrsverbandes Nr. 15. Bern 1941.
— Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs. Schriftenfolge der S. Z. V. 1943.
Laur-Belart, Studien zur Eröffnung des Gotthardpasses, mit einer Untersuchung über die »stiebende Brücke« und die Teufelsbrücke. Diss. Zürich 1924.
Lotz G., Gegenwartsprobleme des Hotelwesens. Würzburg 1935.
Lusser A., Der Staatshaushalt des Kts. Uri. Diss. Freiburg 1922.
— K. F., Der Kanton Uri historisch, geographisch, statistisch geschildert. 1834.
Mathys E., Beiträge zur schweiz. Eisenbahngeschichte. Bern 1944.
Meili A., Sanierung und Erneuerung der schweiz. Hotellerie. Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Schriftenfolge der S. Z. V. Nr. 2. Zürich 1943.
Meyer J., Ursern und der Gotthardverkehr. SA. 1938.
— Geschichte des Urserntales. Manuskript.
— K., Die Erschließung des Gotthardpasses. Hist. Njbl. d. Kts. Uri. Jg. 16, 1920.
— Ennetbirgische Politik und Feldzüge bis zum Siege von Giornico. Schweiz. Kriegsgeschichte, H. 3. Bern 1915.
— L., Ursern als Aufenthalt Goethes. Manuskript.
Monteil E., Beitrag zur Frage der Zusammenarbeit von Bahn und Auto. 1928.
Muheim G., Die hervorragenden Werke der Wohltätigkeit im Kt. Uri. Hist. Njbl. d. Hülfsgesellschaft Zürich. Jg. 1894, Nr. 94.
— H., Die Straßenpolitik des Kts. Uri. Diss. Bern 1945.
Müller A., 25 Jahre Schöllenenbahn 1917—1942.
— R., Flüelen, seine Geschichte und Entwicklung. 1912.
Münch T., Das Hotelunternehmen. 1930.
Neukomm M., Andermatt als Winterkurort. Eine klimatologisch-medizinische Skizze. Zürich 1897.
Nüscheler A., Historische Notizen über den Gotthardpaß. Jb. d. S. A. C., Jg. 1871, Nr. 7.
Oechsli W., Die Anfänge der Schweiz. Eidgenossenschaft. 1891.
Oechslin M., Der Weiler Porthüsler, Die Alpen, Monatsschrift d. S. A. C., Jg. 1928, Nr. 10.
— Die Wald- und Wirtschaftsverhältnisse im Kt. Uri. Beiträge zur geobotanischen Landesaufnahme Nr. 14, 1927.
Ochlmann E., Die Alpenpässe im Mittelalter. Jb. f. Schweizergeschichte, Bd. III, 1878.
Pesch Th. A., Entvölkerung und Landflucht in der Zentralschweiz, hg. Schweiz. Hotelier-Verein, Basel 1926.
Peter H., Die Drahtseilbahn Treib-Seelisberg. SA. aus der Schweiz. Bauzeitung, Bd. LXIX, 1917.
Peyer G., Geschichte des Reisens in der Schweiz. Basel 1885.
Pirath C., Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934.
Ringholz O., Uri und Einsiedeln. Hist. Njbl. d. Kts. Uri, Jg. 1920, Nr. 16.
Rüd E., Der Gotthard als Verkehrsweg, SA. 1933.
Schaller E., Beitrag zur ökonomischen Eigenart der Fremdenverkehrsbahnen. Diss. Bern 1922.
Schorer E., Schweizerische Wirtschaftsperspektiven. Freiburg 1942.

Schulte A., Die Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig. 1900.
Urner Landbuch, Schiffahrtsordnung.
Van der Borght R., Das Verkehrswesen. Leipzig 1925.
Weilenmann H., Uri, Land, Volk, Staat, Wirtschaft und Kultur. Zürich 1943.
Wirth P., Die geogr. Verbreitung der schweiz. Viehwirtschaft. Diss. Bern 1942.
Wymann E., Erinnerungen aus der Verkehrsgeschichte des St. Gotthards. Hist. Njbl. d. Kts. Uri, Jg. 1934, Nr. 9.
Zur Erinnerung an die Schweiz. Landesausstellung Bern 1914, hg. Schweiz. Hotelier-Verein. Basel 1915.

III. Zeitschriften und Zeitungen.

Der Bund.
Die Alpen, Monatsschrift des S. A. C.
Freier Schweizer.
Gotthard-Expreß, Fremdenblatt, hg. vom Verkehrsverein Uri.
Historisches Neujahrsblatt des Kts. Uri.
Neue Zürcher Zeitung.
Neujahrsblatt der Hülfsgesellschaft Zürich.
Schweiz. Bauzeitung.
Schweizer Hotel-Revue.
Schweizerische Handelszeitung.
Urner Wochenblatt.
Zeitschrift für schweiz. Statistik und Volkswirtschaft.

Vorwort

Schroff, unerbittlich, aber auch unentwegt streben die Berge des Urnerlandes zur Höhe; die Täler liegen schmal und tief zu ihren Füßen. Neidisch wehren die Gräte oftmals der Sonne und das Donnern stürzender Lawinen bringt vielen Schrecken in manche Heime!

Dem Urner, der das Land bewohnt, hat die Natur keine Rosen gestreut, vielmehr ihm sichtbar ihren eigenen Stempel aufgedrückt. Im zähen Kampf ringt er um die kargen Gaben des steinigen Bodens. Hart ist der Fels; mehr als anderer Werkstoff widersteht Urner Granit dem Zahn der Zeit. Zäh ist das Holz, das langsam und knorrig zur Höhe gewachsen; wild schäumen die Bergbäche die steilen Hänge hinunter zu Boden!

Dies Land ist aber auch der Acker, auf dem die Freiheit wächst und in jede Fiber und Ader des Menschen eindringt, als herrliche, unvergängliche Gottesgabe des Schöpfers für den sonst Kargbedachten. Dem Urner war sie Herzblut und Lebensquell und er gab sie weiter seinen Miteidgenossen als königliches Bündnispfand.

Doch der Urner, dem Wesen seiner Natur entsprechend, hat über seine engen heimatlichen Wände hinausgeschaut, und sich Durchbruch verschafft längs senkrechten Flühen, über eisbewehrte Sättel, über donnernde Wasser. Und er ist hinabgestiegen in weite, sonnenbeschienene Ebenen, von milden Hügeln umsäumt.

Das ist der Verkehr, dem der Urner schon in frühesten Zeiten dienstbar war und es blieb durch alle Jahrhunderte hindurch bis auf heute. Und so ist auch das Gastgewerbe in Uri immer in hoher Gunst und Pflege gestanden. Wo die Freiheit herrscht, da blühet Gastlichkeit und geselliges Leben! Möge deshalb das schöne Urnerland, die Heimat der Freiheit, das Herz der Schweiz auch fernerhin Gastland und Ziel unserer Miteidgenossen und darüber hinaus einer wohlgesinnten Menschheit bleiben.

Amsteg, im Frühjahr 1948.

Josef Indergand, Landammann.

ERSTER TEIL.

Der Reiseverkehr im Kanton Uri

1. Kapitel:

Die Entwicklung des Reiseverkehrs in Uri bis 1830.

Das Reisen ist so alt wie die Menschen selbst. Nur die Ursachen, die dem Wandertrieb bestimmte Richtung gaben, waren im Laufe der Jahrhunderte einem steten Wechsel unterworfen. Daran haben auch die zum Fremdenverkehr treibenden, einen Fremdenverkehr anregenden geistigen und seelischen Kräfte, wie nicht minder die wirtschaftlichen, ihren nicht unwesentlichen Anteil. Diese Ursachen und ihre Wirkungen lassen sich auch in der Geschichte des urnerischen Reiseverkehrs aufzeigen.

Wenn vom alten Reiseland Uri gesprochen wird, könnte man zunächst versucht sein, an einen Massenverkehr zu denken, wie er heute unsere Täler durchzieht. Tatsächlich aber kannte das Mittelalter Touristen im modernen Sinne des Wortes nicht; Uri verblieb bis ins 19. Jahrhundert bei der Rolle eines Durchgangslandes. Da das Reisen ehemals viel Zeit und Geld kostete, war es sozusagen ein Vorrecht begüterter Klassen (sog. Luxusverkehr). Wer seinem Drange nach einem fremden Lande nachgab — ja sogar das Wagnis einer Alpenfahrt auf sich nahm, der hatte mit vielen Mühen und Gefahren zu rechnen [1]).

Im folgenden verkehrsgeschichtlichen Exkurse seien die Faktoren hervorgehoben, die Uri schon frühzeitig den Charakter als Reiseland gaben:

a) Die verkehrsgeographische Lage.

Der Kanton Uri umfaßt in erster Linie ein Alpenquertal, nämlich das obere Reußtal vom Urnersee bis zum südlichen Ende der Schöllenen, und als zweiten Teil das Ursprungstal der Reuß, das Urserntal. Im Gotthardmassiv, ihrem Mittelpunkte, liegt die Wasserscheide. Hier entspringen Europas große Ströme [2]).

Als vor urdenklichen Zeiten die Urreuß sich ihr Bett ins granitene Gestein grub, gab sie beiden Tälern die Richtung und schuf zwei Verkehrsachsen von großer europäischer Bedeutung. Die Nord-

[1]) Krapf K., Kurzer Abriß der Geschiche des Fremdenverkehrs. Publikationen des Schweiz. Fremdenverkehrsverbandes Nr. 15. Bern 1941, S. 53.
[2]) Oechslin Max, Dr. h. c., Die Wald- und Wirtschaftsverhältnisse im Kanton Uri. Beiträge zur geobotanischen Landesaufnahme 14. 1927, S. 8.

Süd-Achse verbindet das obere Reußtal mit dem Tal des Tessin, den Vierwaldstätter See mit dem Langensee. Diese genannten Seebecken nördlich und südlich der Alpen liegen beide am Kopfende eines schiffbaren Stromlaufes, des Po- bzw. Rheingebietes, was für den Reisenden ein großer Vorteil ist [3]). In der Richtung von Osten nach Westen bildet das Urserntal das wichtige Verbindungsstück zwischen dem Rhein- und Rhonetal. Ein Blick auf die Karte überzeugt uns von den großen verkehrspolitischen Vorzügen, wie sie von der Natur dem Lande Uri zugedacht, und die durch seine zentrale Lage im Herzen der Schweiz wesentlich unterstützt wurden.

b) Die Verkehrswege.

Die Geschichte des Landes Uri ist enge mit der Geschichte seiner Verkehrswege verknüpft. Von hier aus ziehen nach allen Windrichtungen die *alten* Völkerstraßen Europas: St. Gotthard — Furka — Oberalp — Klausen und Susten nach den jenseits gelegenen Tälern. Schon die Römer benutzten sie als Verbindungsweg zum Wallis und nach Rätien [4]).

Der urkundlich erstmaligen Erwähnung von Silenon = Silenen ums Jahr 857 ist verkehrsgeschichtliche Bedeutung zuzuschreiben. Silenen liegt am Fuße des Berges, von wo aus der Gotthard, sowie der Krüzlipaß nach Süden streben. Max Oechslin wies Spuren des einstigen Verkehrs über den Krüzli vor der Eröffnung des Gotthards nach [5]). Die Wanderer des Mittelalters, Rompilger und Kriegsherren, hielten sich an jene Alpenübergänge, bei denen am Bergfuß und auf der Berghöhe Unterkunft zu finden war. Dieser Aufgabe christlicher Nächstenliebe kam das Kloster Disentis seit 614 nach. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß der Reisende auch in Silenen in einem Hospiz oder Pfarrhause gastliche Aufnahme fand, ehe er den Weg über die Höhen des Krüzli nach Graubünden antrat, um über den Lukmanier nach Süden weiterzuziehen.

Die Eröffnung des Gotthardpasses zu Beginn des 12. Jahrhunderts brachte dem Kanton Uri ein Ereignis, das für seine verkehrspolitische und wirtschaftliche Entwicklung von grundlegender Bedeutung war. Die Bezwingung der Schöllenenschlucht durch den

[3]) Siehe Seite 22.

[4]) Durrer Robert, Studien zur ältesten Geschichte Luzerns und des Gotthardweges, sieht die Erschließung des Gotthardpasses in vorgermanischer Zeit. Während Schulte, Karl Meyer, Nüscheler, Oehlmann, Laur-Belart und Kopp seine Eröffnung zu Beginn des 12. Jahrhunderts ansetzen. Die Stiftung des Lazaristenhauses zu Seedorf 1197 läßt ebenfalls auf eine frühere Passierbarmachung der Schöllenen schließen, denn es muß schon vor 1197 ein Pilgerverkehr über den Gotthard stattgefunden haben, der nach der Notwendigkeit einer Spitalhausstiftung rief.

Namen wie Ursaria = Ursern sind römischen Ursprungs.

[5]) Oechslin Max, Dr. h. c., Der Weiler Porthüsler. »Die Alpen«, Monatsschrift des S. A. C., Heft Nr. 10, 1928, S. 383.

Bau der »Stiebenden Brücke«, sowie der »Twärrenbrücke«, machten den Gotthard zur kürzesten Verbindung zwischen Deutschland und Italien [6]). Uri wurde aus seinem Sacktal zu einer Rampe kontinentalen Verkehrs.

Der Gotthardpaß eröffnete nicht nur als Handelsweg neue Perspektiven; auch dem Reisenden bot er Zeitgewinn und Bequemlichkeit. Schon frühzeitig sah da der Urner Landmann den Strom der Reisenden vorbeiziehen: Pilger und Kaufleute, die er über den See führte, deren Waren er über die Pässe säumte und die bei ihm Schutz und Herberge fanden. Der Paß war auch im Winter lebhaft begangen und wurde stets offen gehalten. Viele illustre Pilger und Wanderer bevorzugten ihn seit seinem Bestehen und legen von seiner internationalen Bedeutung Zeugnis ab.

Eine älteste Reisebeschreibung besitzen wir von Abt Adelbert von Stade, der im Jahre 1236 seinen Zug über den Gotthard schildert [7]). Peter Tafur, ein spanischer Edelmann, befährt 1438 mit dem Schlitten den Paß. Um den Reisenden vor Lawinengefahr zu schützen, schießen Säumer und Wegknechte ihre Feuerrohre los. Wie beruhigend wirkte das auf jeden Fremden, der Leib und Leben diesen tapferen Paßleuten anvertraut [8]). Konrad Pellikan, der Basler Gelehrte, reiste 1556 durchs »schöne« Urnerland, das ihm zwischen schrecklichen Bergen — inter horridissimos montes — eingebettet erscheint [9]). David François de Merveilleux aus Neuenburg spendet um 1800 den guten Wegen in Uri Lob. Besonders rühmt er deren Sicherheit vor Straßenräubern, eine Bequemlichkeit, die man nur in einzelnen und freien Staaten antreffe [10]). Goethe selber besuchte zu Ende des 18. Jahrhunderts dreimal das Urnerland und empfing dabei starke, nachhaltige Eindrücke [11]). Die Reisendenlenkung nach dem bereits im 15. Jahrhundert sich steigender Beliebtheit erfreuenden Gotthardpasse besorgten die ältesten bekannten Kursbücher. So findet man ihn bei Giovanni de l'Herba, maestro dei corrieri della Republica di Genova, unter Angabe der Reiseetappen, sowie der Nachtlagerstellen, erwähnt [12]). In einem Wallfahrtsbüchlein in Taschenformat, des 15. Jahrhunderts, sind bereits Floele (Flüelen),

---

[6]) Bei den meisten Autoren stellen wir die Verwechslung der »Stiebenden Brücke« mit der sog. »Twärrenbrücke« fest. Die Begriffe »Stiebende- und Teufelsbrücke« sind identisch. Die»Twärrenbrücke« führte am Felsen des heutigen »Urnerlochs« entlang, war daselbst aufgehängt.

[7]) Meyer Isidor, Ursern und der Gotthardverkehr. S. A. 1938, S. 10.

[8]) Wymann Ed., Erinnerungen aus der Verkehrsgeschichte des St. Gotthards. Hist. Neujahrsblatt von Uri. Jg. 1934, Nr. 9.

[9]) Peyer Gustav, Geschichte des Reisens in der Schweiz. S. 119.

[10]) In der Gand-Krupski Hanns, Eine Reise über den Gotthard im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts. Hist. Nbl. Uri. Jg. 1923, Nr. 29.

[11]) Gisler Karl, Goethe in der Innerschweiz. Gotthard-Expreß. Jg. 1909, Nr. 4.

[12]) Rüd E., Der Gotthard als Verkehrsweg. S. A. 1933, S. 53.

Silen (Silenen), Wasen (Wassen) und Ospendal (Hospental) mit Distanzangaben aufgeführt [13]). Nach einer von den Kapuzinern im Gotthardhospiz gemachten Rechnung betrug um 1780 die Zahl der Reisenden über den Paß ca. 40—50 000. Die Zahl der Armen, welche dort unentgeltlich Pflege erhielten, ergab 1771/72 mehr als 7000 Personen [14]).

Ueber den Zustand des Gotthardweges berichtet Tschudi in seiner Schweizerchronik 1538: »Von Uri über den Gotthard ist eine fürnehme, stets brüchliche Straße [15]).« Tschudi meint damit wohl den alten Saumweg. Dieser bot für den Wagenverkehr große Hindernisse. Trotzdem versuchte der englische Mineraloge Gréville 1775 eine Wagenfahrt über den Gotthardweg, freilich mit vielen und kostspieligen Mühen. Der Wagen mußte mehrmals auseinandergenommen, geschoben und getragen werden. Gréville kam jedoch mit seinem Vehikel über den Paß und gewann die Wette [16]).

Uri ist seit ältesten Zeiten nicht bloß für den Welschlandfahrer ein stark benützter Durchpaß; auch sehr viele Einsiedlerpilger aus Landstrichen, die Uris südliche Nachbaren, zogen durch Uri zum Wallfahrtsort [17]). Aber Uri war auch da nur Etappe, nicht Reiseziel der zahlreichen Wanderer nach dem Norden und Süden — dem Osten und Westen.

c) Das Gaststättewesen.

Im Mittelalter war die Beherbergung fremder Gäste mehr ein Akt der Menschenfreundlichkeit. Vor allem betätigten sich darin Klöster (in Uri das Haus des Spitalordens des hl. Lazarus 1197 in Seedorf gegründet), Hospizien (auf dem St. Gotthard 1176 gegründet, die Kapuzinerhospizien in Realp und Andermatt im 16. Jahrhundert gegründet) und Pfarrhäuser [18]). Später nahmen auch Pri-

[13]) Nüscheler Arnold, Historische Notizen über den Gotthardpaß. Jahrbuch des S. A. C. Jg. 1871/72, Nr. 7, S. 55.

Bemerkung: Schulte Aloys, Die Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, sieht in der Erschließung des G'passes das wichtigste Ereignis der europäischen Wirtschaftsgeschichte zwischen der Spätantike und der Entdeckung Amerikas. Dies mag auch für den Reiseverkehr über den Gotthard als zentralster und kürzester Weg von Norden nach Süden zutreffen. Bd. I, S. 2, 1900.

[14]) Härry A., Die historische Entwicklung der Schweiz. Verkehrswege. Frauenfeld 1911, S. 138.

Lusser Karl Franz, Dr. med., Der Kanton Uri historisch, geogr.-statistisch geschildert 1834, gibt die jährliche Reisendenzahl mit 14—16 000 an. S. 95.

[15]) Rüd E., a. a. O., S. 53.

[16]) Muheim Hans, Dr. rer. pol., Die Straßenbaupolitik des Kts. Uri. Diss. Bern 1945, S. 40.

[17]) Ringholz Odilo, Uri und Einsiedeln. Hist. Nbl. Jg. 1920, Nr. 16, S. 9.

[18]) Zur Erinnerung an die Schweiz. Landesausstellung Bern 1914. Hg. Schweiz. Hotelier-Verein, Basel 1915, S. 7.

vate solche Durchreisende in ihr Haus auf. Daraus entwickelte sich nach und nach der Wirtestand[19]). Ein deutlicher Hinweis zunehmenden Reiseverkehrs in Uri ist die Stiftung eines Fremdenspitals in Altdorf im Jahre 1437 durch Hans Kramer. Später folgten ähnliche Gründungen in Flüelen, Erstfeld, Wassen und Andermatt (letztere von Jakob Kathrinen von Andermatt[20]). Ihr Zweck war die Beherbergung und Ernährung unbemittelter Reisender. Diese Fremdenspitäler blieben bis heute, soweit möglich, ihrer ursprünglichen Aufgabe zum Wohle der Reisenden treu.

Diese Tradition reicht in Uri bis in früheste Jahrhunderte zurück; in ihr sind die ersten, wenn auch primitiven Anfänge eines Gastgewerbes zu erblicken. Alte Reiseschilderungen erhärten diese Tatsache.

Jordanus von Sachsen kehrte im Jahre 1234 bei einem Wirte namens Hunthar in Ursern ein[21]). Um 1800 schreibt der Neuenburger David François de Merveilleux von seiner Wanderung durchs Urnerland folgendes: »Wer sollte es wohl glauben, daß man die besten Wirtshäuser, nebst den schönsten und reinlichsten Federbetten auf diesen erschrecklich gähen Felsen antreffen sollte?[22])« Sein Zeitgenosse Bullinger aus Zürich war 1757 Gast zu Amsteg im »Weißen Kreuz« bei der »berühmten Frau Clara«[23]). Auch Goethe fand 1775 nicht nur Bewunderung für die Natur des Landes, auch seine Gastlichkeit rühmte er. Es darf bestimmt als Auszeichnung für den Wirt wie sein Haus gewertet werden, als Goethe Talammann Kaspar Anton Meyer zum »Drei Königen« in Andermatt bat, seinem Reisetagebuch den Namen beizufügen[24]).

Das urnerische Gaststättewesen der damaligen Zeit läßt natürlich keinen Vergleich mit heutigen Verhältnissen zu. Es steht jedoch außer Zweifel, daß Wirt und Gasthaus den Anforderungen ihrer Epoche genügten. Uri darf auf eine gastwirtschaftliche Tradition zurückblicken, die sogar in der Namengebung (Hospental = hospitaculum = Herberge, Gemeinde und Pfarrdorf im Urserntal, am Ausgangspunkt des Gotthard und der Furka) zum Ausdruck gelangt.

Zusammenfassend muß der Reiseverkehr in Uri vor 1830 wohl als Vorstufe, als Vorbereitung des Fremdenverkehrs aufgefaßt werden, wie wir ihn heute sehen. Von all den vielen Reisenden, die damals durchs Urnerland zogen, kamen die wenigsten der Gegend

[19]) Oechsli W., a. a. O., S. 277, bereits 1357 ist von dem Hause Wernhers des Wirtes vom Stege (Amsteg) die Rede.

[20]) Muheim Gustav, Die hervorragenden Werke der Wohltätigkeit im Kanton Uri. Nbl. d. Hülfsgesellschaft Zürich. Jg. 1894, Nr. 94, S. 37 ff.

[21]) Meyer Isidor, a. a. O., S. 10.

[22]) In der Gand-Krupski Hanns, a. a. O., S. 10.

[23]) Peter Gustav, a. a. O., S. 119.

[24]) Meyer Leopold, Ursern als Aufenthalt Goethes. Manuskript.

wegen. Sie benützten unsere Verkehrswege, weil sie am schnellsten und mit geringsten Mühen nach dem sonnigen Italien führten, jenem Lande, das von jeher um seiner Kunst — seines blauen Himmels willen, die Sehnsucht der nordischen Völker war. Ein allgemein wirtschaftsbelebender Reiseverkehr bestand bis ins 19. Jahrhundert nicht.

2. Kapitel:

Der moderne Reiseverkehr in Uri von 1830—1945.

a) Der Begriff »Reiseverkehr«.

Stefan Zweig sagt: »Alle Bewegung auf Erden beruht im wesentlichen auf zwei Erfindungen des menschlichen Geistes: die Bewegung im Raume auf der Erfindung des rollenden, seine Achse heiß umschwingenden Rades, die geistige Bewegung auf der Entwicklung der Schrift [1].«

Verkehr im allgemeinen bedeutet gesellschaftliche, wirtschaftliche und anderweitige Fühlungnahme mit Güteraustausch, sei es materieller oder geistiger Natur. Als sein besonderer Zweck gilt heute die räumliche Fortbewegung von Personen, Gütern, geistigen wie materiellen, und Nachrichten unter Benutzung und Schaffung der geeigneten Hilfsmittel (Land- und Wasserwege, techn. Hilfsmittel, wie Eisenbahn, Auto usw., sowie Unterkunftsstätten, die in direktem Zusammenhang mit den Verkehrsmitteln entstanden sind) [2]. Der Verkehr bringt den Willen zur Ferne, zum praktischen Erfolg, er ermöglicht das Aufsuchen des Reiseziels. Er ist das *Gefäß,* das den Fremdenverkehr umschließt und die Fortbewegung erlaubt [3]. Der Reise- und Fremdenverkehr, dessen Entwicklung und Bedeutung darzustellen Zweck unserer Arbeit ist, gehören zum Oberbegriff des Personenverkehrs.

Nach Lotz setzt sich der Fremdenverkehr aus zwei Bestandteilen zusammen: aus dem Reisen und dem Aufenthalte. Die Bewegung, die Ueberwindung des Raumes ist die Eigenart des Reiseverkehrs [4].

---

[1]) Krapf Kurt, a. a. O., S. 53.

[2]) Grunzel J., System der Verkehrspolitik, Leipzig 1908, S. 2 Gölden, a. a. O., S. 7.

[3]) Krapf Kurt, a. a. O., S. 53.

[4]) Lotz G., Gegenwartsprobleme des Hotelwesens. Würzburg 1935, S. 7.

b) Ursachen des Reiseverkehrs.

Die systematische wirtschaftliche Forschung hat sich lange Zeit nur mit dem Warenverkehr beschäftigt und schenkte der Erscheinung des Reiseverkehrs wenig Beachtung. Im alten Lande Uri bildete die Warenbeförderung während Jahrhunderten neben Vieh- und Alpwirtschaft die ergiebigste Erwerbsquelle. Das Transportwesen lag in Händen der Gemeinden und war auf *genossenschaftlicher* Grundlage geregelt [5]). Während andernorts nicht nur der Warenverkauf, sondern auch deren Transport bis zum Markte oder zum Abnehmer Sache des Produzenten war, trat in Uri das Verkehrswesen schon im 13. Jahrhundert als selbständiger Wirtschaftszweig auf [6]). Ebenso brachte der Unterhalt von Wegen und Stegen Verdienst.

Mit dem Bau der Gotthardbahn (1882 eröffnet) versiegte für Uri die wichtige Einnahmequelle aus dem Warenverkehr völlig. Neue Lebens- und Kulturbedürfnisse, neue Erfindungen des menschlichen Geistes leiteten in den vergangenen 10 Dezennien eine Entwicklung ein, die nicht nur Ersatz für diesen Verlust bot, sondern einschneidende Wirkungen auf die wirtschaftliche Struktur des ganzen Kantons zeitigte.

Das Mittelalter, ja die Zeiten bis zum Beginne des 19. Jahrhunderts, waren der Entwicklung des Verkehrswesens nicht günstig. Häufige Kriege und Unruhen riefen Verkehrsunsicherheit hervor. Auch die hohen Reisekosten sowie zahlreiche Reisebeschwerden (schlechte Wege, Wegzölle, verschiedene Geldsorten etc.) waren der Reiselust nicht förderlich. Anregend auf den Verkehr wirkten weithin nur die Pilgerfahrten, die nicht wirtschaftlichen, sondern religiösen Beweggründen entsprangen.

Wesentlichen Einfluß auf die Entwicklung des neuzeitlichen Fremdenverkehrs übten dann vor allem zwei Umstände aus: die Freude an der Natur mit ihrer Begeisterung, ja Entdeckung unserer Alpenwelt und ferner die Erkenntnis der mannigfachen gesundheitsfördernden Faktoren, wie sie im Gebirge zu finden sind.

Interessant und in der Wirtschaftsgeschichte einzigartig ist die Tatsache, daß der erste Ansporn zum Reisen (im modernen Sinne) von der *Belletristik* ausging [7]). Reisende von Namen und Geblüt überstiegen die Gotthardhöhen, doch bis ins 18. Jahrhundert vermissen wir in ihren Reiseaufzeichnungen den Sinn für die Landschaft, die Freude an der Bergwelt. Sie berichten alle von dem »schröcklichen Gebürg« und ihre Furcht vor dem Gotthardberg, der

[5]) Säumerordnung von 1313; Satzungen für die Schiffahrt der Gesell- oder Bruderschaften von 1357.

[6]) Grunzel J., System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908, S. 7.

[7]) Krapf K., Die volkswirtschaftl. Bedeutung des Fremdenverkehrs. Schriftenfolge der S. V. Z. Zürich, Nr. 2, S. 10. 1943.

damals als der höchste Gipfel in den Alpen galt, läßt sich herausfühlen. Berühmte Naturforscher, wie Scheuchzer, Gessner u. a. m., lüfteten den Schleier der Scheu, der den Menschen vom Hochgebirge fernhielt [8]). Albrecht von Haller gab in seinem berühmten Gedichte »Die Alpen« (anläßlich seines Aufenthaltes auf dem Gotthard 1729) als erster seinem seelischen Erlebnis der Alpenwelt beschwingten Ausdruck. Goethe selbst fand sich mehr gefangen von den Schönheiten als von den Schrecknissen der Gebirgswelt, hat ihn doch immer wieder der »Berg der Mitte« angezogen (1775, 1779, 1797) [9]). Die Wildheit der Schöllenen — die Freundlichkeit des Urserntales beeindruckten ihn. Er nahm die Mannigfaltigkeit und Wucht der Naturbilder des Reußtales und der Gestade des Urnersees in sich auf. Seiner Anregung verdanken wir Schillers Freiheitsdrama »Wilhelm Tell«, dessen Hintergrund die großartigen Naturszenerien des Urnerlandes bilden.

Der erwachende Natursinn befruchtete auch die Malerei, die Hand in Hand mit der Belletristik das Land Uri verherrlichte. Als Meister des Landschaftsbildes verdienen Alexander Calame, Jost Muheim und F. X. Triner genannt zu werden [10]). Die Propagandawirkung, die ihre Bilder — vor allem Triners Stiche — zu einer Zeit ausübten, welche die heutige Bildübermittlung noch nicht kannte, ist nicht zu verkennen.

Wir stellen fest, daß der moderne Reiseverkehr in Uri nicht mehr bloß Transitverkehr ist. Das Genießen steht im Vordergrunde, man ergötzt sich an den Alpenszenen, eifert im Bewundern und Bestaunen der herrlichen Werke der Natur.

3. Kapitel:

Die Wirkungen des modernen Reiseverkehrs.

a) Die Verkehrswege — der Straßenverkehr.

Verschaffte einerseits der rege Handel mit Vieh, alp- und landwirtschaftlichen Erzeugnissen mit der Lombardei den Urner Bauern eine Einnahmequelle, so brachte anderseits der Warentransit von Italien nach Deutschland und umgekehrt den Urner Säumern, Spediteuren und Wirten einen reichlichen Verdienst. »Diese Erwerbsquelle zu erhalten und zu mehren, war daher ein Hauptgedanke der Urner

[8]) »Die Alpen«, a. a. O., Jg. 1936, Nr. 5, S. 175.
[9]) Bode W., Goethes Schweizerreisen. Zürich, Heft *222*, 1946.
[10]) Gisler Friedrich, F. X. Triner als Graphiker. »Die Alpen«.

Staatsmänner[1]).« Hieraus erklären sich auch die gewaltigen Anstrengungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens (s. Tabelle 1), die das kleine Land Uri unternahm, um den Kanton vor der drohenden wirtschaftlichen Isolierung zu bewahren (Ausbau der Walliser und Bündner Pässe zu Beginn des 19. Jahrhunderts). Rechtzeitig erkannte es den Wert eines reichentwickelten *Straßennetzes* und suchte mit ungewöhnlichen Anstrengungen der Konkurrenz der fahrbar gemachten Straßen über den St. Bernhardin, sowie den Simplon zu begegnen. Der Ausbau des alten Gotthardsaumweges (1820—1830) belastete den wirtschaftlich schwachen Kanton allein mit Fr. 1 260 000.—, was auf den Kopf der Bevölkerung Fr. 100.— ausmachte[2]).

Während noch beim Ausbau der neuen Gotthardstraße 1820—1830 (die Projekte der Gotthard- und Axenstraße stammen vom Urner Staatsmann und Ingenieur K. E. Müller) transitpolitische Fragen den Ausschlag gaben, traten später militärische und touristische Notwendigkeiten in Vordergrund. In vorbildlicher Weise schritt Uri in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts zum Ausbau seines Straßennetzes: Oberalp 1864, Axenstraße 1865, Furka 1866, Klausen 1899, Susten 1946.

Tabelle 1

Die Entwicklung des urnerischen Straßennetzes

Straße oder Paß	erbaut	eröffnet	Länge km[3])
St. Gotthard	1820—1830	1830	47,80[4])
Oberalp	1862—1864	1864	10,70
Axenstraße	1862—1865	1865	6,75
Furka	1864—1866	1866	17,85
Klausen	1893—1899	1899	37,80[5])
Susten	1938—1946	1946	18,00[5])
Straßen von lok. Bedeutung			20 10[6])
		Total	159,00

Uri, von altersher ein Paßstaat, hat sich heute zu einem Land der Durchgangsstraßen gebildet[7]). Seine Straßen und Alpenpässe bilden

[1]) Meyer Karl, Ennetbirgische Politik und Feldzüge bis zum Siege von Giornico. Schweiz. Kriegsgesch. Bern 1915, H. 3, S. 41.
[2]) Lusser Aug., Der Staatshaushalt des Kts. Uri. Diss. 1921, S. 16.
[3]) Straßenlänge in km. Bis zur Kantonsgrenze gemessen.
[4]) Paß von internationaler Bedeutung, Nord-Süd-Verbindung.
[5]) Pässe von internationaler Bedeutung, Ost-West-Verbindung.
[6]) Seelisbergerstraße Treib-Seelisberg-Emmetten 9 km; Bristenstraße 3,4 km; Gurtnellen-Wyler; Seedorferstraße.
[7]) Der Begriff »Paßstaat« hat nichts mit Paß — amtlicher Ausweis für Reisende, bzw. P'staaten, die einen solchen Ausweis zur Ein- und Ausreise

von jeher einen natürlichen Bestandteil des urnerischen Wirtschaftslebens — Uris Straßenbau-Politik ist naturbedingt [8]).

b) Die Verkehrsmittel.

1. Der Reisepostverkehr.

Schon im 16. Jahrhundert finden wir in Uri einen organisierten Nachrichtenverkehr [9]). Die Behörden und Staatsmänner beförderten jedoch schon im 14. Jahrhundert ihre Schreiben mittels sog. Standesläufer oder »louffenden Botten«, wie man sie nannte. Später, 1693, kam zwischen Uri einerseits, von Fischer und Muralt anderseits, ein Postvertrag zustande [10]). Diese Einrichtung dauerte bis 1830. Ein organisierter Reisepostverkehr bestand bis zu diesem Zeitpunkte nicht. Wer nach dem Süden oder dem Norden reisen wollte, tat es

Tabelle 2

Die Gotthardpost.

Poststrecken: 1 Flüelen-Mailand; 2 Flüelen-Camerlata; 3 Andermatt-Airolo (nur im Sommer)

Jahr	Poststrecke	Kurse
1615	1	1 pro Woche mit Fußboten
1693	1	2 pro Woche mit Fußboten
1800	1	2 pro Woche mit Postkurieren und 2 Pferden
1830	2	2 pro Woche mit Postkutsche mit 1 Passagier
1834	2	3 pro Woche mit Postkutsche
1842	2	1 pro Tag mit Postkutsche
1849	2	1 pro Tag mit Postkutsche und Beiwagen [11])
1853	2	1 pro Tag und 1 Nachtkurs (nur im Sommer)
1861	2	2 pro Tag und 1 Nachtkurs
1882	2	Einstellung des Betriebes (Gotthardbahn)
1909	3	Wiederaufnahme des Pferdebetriebes
1922	3	Postautomobil

fordern, zu tun. Paß heißt hier Durchgang od. Uebergang über einen Bergrücken. »Paßstaat« vgl. Schulte A., a. a. O., Bd. I, S. 445, Ausg. 1900, wo von der Schweiz als Paßstaat die Rede ist.

[8]) Wir verweisen in diesem Zusammenhange auf die ausführliche Arbeit von Dr. rer. pol. Hans Muheim, »Die Straßenbau-Politik des Kantons Uri«. Diss. Bern 1945.

[9]) Der Zürcher Postmeister Hans Heß errichtete 1615 einen wöchentlich einmaligen Fußbotenverkehr über den Gotthard.

[10]) Meyer Isidor, a. a. O., S. 13.

[11]) Seit 1849 ist die Post Bundesregal. Im Sommer während der Saison verkehrten mehrere Spezialkurse: Extraposten, Malleposten, sog. Herrenkurse.

Im Winter wurde der tägliche Verkehr nach Möglichkeiten aufrechterhalten. Wo das Pferd seinen Dienst versagte, trugen Männer im Felleisen (eine Art Postsack) die Poststücke über den Berg.

auf Schusters Rappen. Wer selbst Besitzer eines Pferdes, schloß sich den reitenden Postboten oder den Warenzügen an.

Erst der Ausbau der Alpenpässe für den Radverkehr im 19. Jahrhundert ermöglichte dem Reiseverkehr im Lande Uri einen großen Aufschwung. Die Postadministration übernimmt 1830 unter kantonaler Oberhoheit den Personentransport über den Gotthard. An Stelle des Postkuriers trat der Postkondukteur und der Postillon — das Zeitalter der gelben Postkutsche ward angebrochen!

In der folgenden Tabelle (Tab. 3) geben wir die Entwicklung der einzelnen Postrouten im Kanton Uri wieder:

Tabelle 3

Die Postrouten in Uri
(Eidg. Post)

Postroute	eröffnet	
St. Gotthard [12])		
Flüelen-Camerlata	1849	1882 eingestellt (Gotthardbahn)
Andermatt-Airolo [13])	1909	seit 1922 Postauto
Oberalp [13])		
Chur-Andermatt	1865	bis 1903 (Rätische Bahn)
Disentis-Göschenen		bis 1917 (Schöllenenbahn)
Disentis-Andermatt		bis 1926 (Furka-Oberalp-Bahn)
		ab 1921 Postauto; seit 1926 eing.
Furka [13])	1867	
Brig-Andermatt		bis 1882 (Gotthardbahn)
Brig-Göschenen		bis 1914
Andermatt-Gletsch		ab 1915; seit 1921 Postauto
Klausen [13])	1900	
Altdorf-Unterschächen [12])		seit 1885 Lokalverkehr
Flüelen-Altdorf-Linthal		seit 1900; ab 1922 Postauto
Susten [13])	1946	
Wassen-Innertkirchen		Postauto
Treib-Seelisberg [13])	1895	bis 1916 (Treib-Seelisbergbahn)
Göschenen-Hospental [14])	1885	bis 1917 (Schöllenenbahn)
Andermatt-Realp [14])	1920	
Isleten-Isenthal [13])	1930	
Amsteg-Bristen [12])	1935	

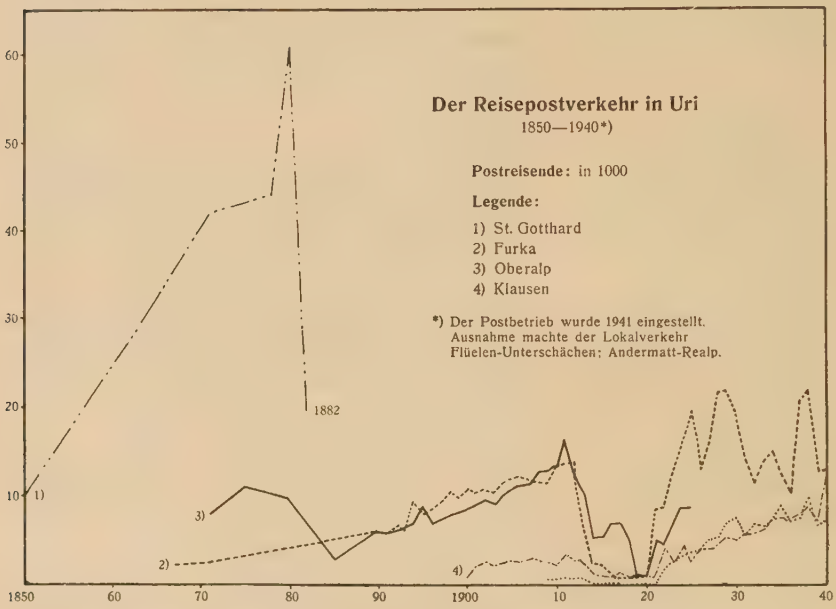
Der ergiebigste Zeitraum scheint das Jahrzehnt 1860—1870 gewesen zu sein. 1865 brachte die Eröffnung der Alpenposten über die Oberalp, so daß jetzt eine durchgehende Postlinie von Chur

[12]) Jahresbetrieb.
[13]) Nur Sommer.
[14]) Nur Winter.
Mitgeteilt durch die Oberpostdirektion.

bis Andermatt führte, woselbst sie Anschluß an die Gotthardkurse fand. Ebenfalls 1865 folgte als weitere wichtige Route die Axenstraße [15]) und 1867 die Furka. Erst 1894 war der Zugang vom Berner-Oberland zur Furka durch Eröffnung der Grimselpost für den Reiseverkehr erfolgt. Das 20. Jahrhundert wurde mit der Klausenpost angefangen. Mit der Sustenstraße schloß im Jahre 1946 die Reihe der wichtigsten Alpenpostverbindungen im Urnerlande ab.

Die genaue Untersuchung der vorliegenden Frequenzzahlen vermittelt folgendes Bild des Reisepostverkehrs im Kanton Uri:

Graphische Darstellung 1



Bemerkung: Die vorliegenden Kurvenwerte wurden aus Angaben der Oberpostdirektion, sowie den Angaben in den Geschäftsberichten der Verkehrskommission Luzern, zusammengestellt.

Die Frequenz des eigentlichen Gotthardtransitverkehrs mit vorwiegend internationalem Charakter nimmt seit 1850 bedeutend zu. Wir stellen zwei Saisonspitzen fest: die eine im Frühjahr, anläßlich der Rückkehr der Rivieragäste, bzw. der Abwanderung der italienischen Arbeiter nach dem Norden; die andere im Herbste bei deren Rückkehr. Während der Hauptreisezeit im Sommer führte jeder Kurs 20, 30, 50, ja ausnahmsweise bei Reisegesellschaften bis zu 100 Personen. Gefördert durch den Bau der Oberalp-, Axen-

[15]) Die Axenstraße wurde nach den Plänen von Ing. Carl Eman. Müller aus Altdorf erbaut.

und Furkastraße erlebte der Postreiseverkehr Höchstfrequenzen. Diese erreichen in den siebziger und achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eine durchschnittliche Jahreshöhe von 80 000 Reisenden [16]). Der internationale Rang des Gotthards tritt im Vergleiche zu seinen Nachbarpässen, dem Simplon, dem Julier und St. Bernhardin stark in Erscheinung. Im Jahre 1880 überragt sie der Gotthard zusammen um 57 % ihres Verkehrsvolumens [17]). Mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 findet diese vielversprechende Entwicklung jähen Unterbruch. Der Gotthardpaß büßte vorläufig seine internationale Stellung als Verkehrsweg bis zur Wiederaufnahme des Postbetriebes 1909 ein. Der Beginn des Bahnbetriebes hatte eine Stagnation auf dem gesamten urnerischen Poststraßennetz zur Folge. Oberalp und Furka weisen sinkende Reisendenzahlen auf, was dem plötzlichen Versiegen des Gotthardpostverkehrs zuzuschreiben, der diese beiden Verbindungswege nach Osten und Westen befruchtete. Erst nach 1885 stellen wir eine Zunahme der Postbenützer fest. Sehr günstig beeinflußte die Eröffnung der Grimselstraße (1894) den Verkehr der letzteren, der sich seit 1883 verdoppelte, bis 1913 sogar verzehnfachte. Die Oberalppost zeigt ein regelmäßig ansteigendes Kurvenbild bis 1914. Nach dem Weltkriege 1914—1918 verzeichnen wir auf dem urnerischen Poststraßennetz einen großen Aufschwung der Verkehrsintensität. Der Grund dieser Tatsache ist in der Umstellung der Pferdepost auf den Autobetrieb zu suchen. Schon 1882 mußte die Pferdepost der Dampflokomotive weichen. Im Jahre 1921 eroberte das Postautomobil die Furka, sowie die Oberalp. 1922 folgten der Gotthard und Klausen. Das neue Verkehrsmittel erfreute sich durch seine Schnelligkeit, Aufnahmefähigkeit und Sicherheit bald der Beliebtheit beim reisenden Publikum. Der Postautobetrieb wurde nach und nach aus dem Defizitgeschäft der Pferdepost zu einer Einnahmequelle für die Postverwaltung [18]). Das Postauto brachte auf dem gesamten urnerischen Poststraßennetz eine Verkehrssteigerung (s. graph. Darstellung 1). Sogar bei der Klausen- wie der Gotthardpost steigen die Verkehrsziffern nach 1922 merklich an [19]). Besonders fällt die Frequenzzunahme bei der Furka- und Oberalpstrecke seit 1920 auf. Die Furkapost erreicht 1928 und 1938 Höchstfrequenzen. Im gleichen Zeitabschnitt verläuft das Kurvenbild der Klausen- und Gotthardpost ohne große Schwankungen kontinuierlich aufwärts, währenddem die Postfrequenzen der Furka starken Schwankungen unterworfen sind. Als Erklärung dieser Tatsache führen wir die Konjunkturempfind-

[16]) Meyer Isidor, a. a. O., S. 24.

[17]) Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten. Hg. Generaldirektion d. PTT 1932, S. 41 ff. und S. 82—83.

[18]) Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten, a. a. O., S. 49.

[19]) Klausen wie Gotthard wiesen zur Zeit der Pferdepost relativ geringe Benützerzahlen auf.

lichkeit der Furkastraße als ausgesprochene Touristenroute an [20]). Besonders beim Klausen ist der normale Kurvenverlauf ein Beweis dafür, daß die lokale Bedeutung des Passes (Schächental) einen Ausgleich in der Postbenützerziffer schafft.

Der *lokale* Postverkehr in Uri entwickelte sich zögernd. In erster Linie war es die geringe Schnelligkeit mit dem damit verbundenen Zeitverlust, sowie die hohen Fahrtaxen der Pferdeposten, die den Urner Landmann davon abhielten, die Postkutsche zu benützen. So gelangte ein Ursnerbauer zu Fuß ebenso rasch, wenn nicht schneller, von Göschenen nach Andermatt — dazu ersparte er sich das Fahrgeld. Erst mit dem Aufkommen des Postautos kam auch der Lokalverkehr in Fluß. Uri zählt heute zwei Betriebe (Flüelen-Unterschächen) (Station Amsteg-Bristen) mit Jahreskurs; zwei Betriebe (Andermatt-Realp im Winter) (Isleten-Isenthal nur im Sommer) mit Halbjahreskurs. In folgender Tabelle 4 geben wir einige Frequenzziffern, die für die Entwicklung des Lokalverkehrs aufschlußreich sind:

Tabelle 4

Der lokale Postverkehr in Uri [20 a])

Flüelen-Unterschächen

1885	189	Reisende	j.
1895	324	»	s.
1905	671	»	s.
1915	1292	»	j.
1925 [1])	1017	»	w.
1935	2965	»	j.
1945	19327	»	j.

Treib-Seelisberg *)

1895	1142	Reisende	s.
1905	2056	»	s.
1915	732	»	j.

*) seit 1916 Bahnbetrieb

Station/Amsteg-Bristen *)

1935	1914	Reisende	j.
1936	5117	»	j.
1937	6584	»	j.
1938	10011	»	j.
1939	6991	»	j.
1940	9572	»	j.

*) 1941 eingestellt

Hospental-Göschenen *)

1885	804	Reisende	j.
1895	2273	»	j.
1905	4896	»	j.
1915	7569	»	j.

*) seit 1917 nur Winterbetrieb; 1925 eingestellt.

Isleten-Isenthal *)

1930	1473	Reisende	s.
1935	2124	»	s.
1940	3948	»	s.

*) 1941 eingestellt

Legende:

[1]) Automobil
j. Jahresbetrieb
s. Sommerbetrieb
w. Winterbetrieb

[20]) Die Furkastraße, als Verbindung zwischen Uri, den Fremdenzentren des Berner Oberlandes und Luzerns via Brünig, ist ein Gradmesser der Güte einer Sommersaison in den obgenannten Gebieten. Heute tritt noch der Susten als verkehrsförderndes Element hinzu.

[20 a]) Das Zahlenmaterial wurde uns von der Generaldirektion der PTT zur Verfügung gestellt.

Da eine Ausscheidung zwischen Lokal- und Fremdenverkehr nicht stattgefunden, lassen sich über ersteren keine näheren Schlüsse ziehen. Für das Schächental läßt er sich auf der Route Flüelen-Unterschächen mit ca. 40—45 % errechnen. Die Orte Andermatt, Hospental, Seelisberg, Isenthal und Bristen sind am Postverkehr mit ca. 15—20 % beteiligt. Wir werden beim Bahnbetrieb abermals auf den Lokalverkehr zu sprechen kommen, wobei eine genaue Differenzierung eher möglich sein wird.

Die aufsteigenden Frequenzen des lokalen Postverkehrs beweisen, daß vor allem dem Postautomobil nicht nur ein Fremden-, sondern auch den Lokalverkehr förderndes Element innewohnt (s. S. 14, Tabelle 4).

Ein interessantes Bild vermittelt die Zahl der beschäftigten Postillone in den Jahren 1881—1920 (Tabelle 5). Sie gibt nicht nur wertvolle Hinweise auf die Bedeutung des damaligen Postreiseverkehrs, sie deutet auch auf die urnerischen Fremdenorte hin, die in

Tabelle 5

Die beschäftigten Postillone in Uri[21])
1881—1920

Jahr	Postillone	Flüelen[22])	Altdorf[23])	Andermatt[24])
1881—1885	26	3	—	23
1886—1889	21	—	—	21
1890—1892	37	—	—	37
1893—1899	61	—	11	50
1900—1905	56	—	3	53
1906	25	2	8	15
1907	31	2	8	21
1908	38	2	8	28
1909	40	2	8	30
1910	33	2	7	24
1911	43	2	9	32
1912	47	2	11	34
1913[25])	17	1	6	10
1914	40	2	9	29
1915	21	1	6	14
1916	22	1	5	16
1917	16	1	4	11
1918	14	1	7	6
1919	9	1	4	4
1920	10	—	6	4

[21]) Mitgeteilt von der Generaldirektion der PTT.
[22]) Flüelen inkl. Seelisberg und Isenthal.
[23]) Altdorf inkl. Unterschächen.
[24]) Andermatt inkl. Realp und Wassen.
[25]) Auszug aus der Liste Löhnungszulage der Postverwaltung.

erster Linie von diesem Reisendenstrom profitierten. Seelisberg, Flüelen, Altdorf, das Schächen- und Urserntal waren besonders von Postreisenden frequentiert.

Der Postreiseverkehr auf dem urnerischen Alpenstraßennetz ist seit der Einstellung des Gotthardtransits 1882 ein ausgesprochener Saisonvergnügungsverkehr [26]). Für den Fremdenverkehr waren vor allem die Postrouten wegweisend. Das Urserntal z. B. verfügt erst seit 1917 über einen Bahnanschluß [27]) Seine Glanzzeiten als Kur- und Fremdenaufenthaltsort reichen jedoch in die Jahre vor 1914 zurück. Ursern verdankt somit seine touristische Bedeutung vornehmlich den Postlinien (s. Tab. 3).

Allgemein ist zu sagen, daß sich der Postreiseverkehr in Uri in aufsteigender Linie bewegt. Eine Ausnahme bilden die Kriegsperioden 1914—1918 und 1939—1945. Während sich der Frequenzanstieg zwischen 1850—1880 innerhalb von 30 Jahren; 1885—1912 innerhalb von 27 Jahren allmählich vollzieht, beobachtet man nach dem ersten Weltkrieg von 1920—1925 eine starke Steigerung. Diese Tatsache beruht einerseits in der Umstellung der Pferdepost auf den Autobetrieb, anderseits in einer vermehrten Zunahme der Reiselust in die Berge [28]). Diese erfreuliche Entwicklung hielt an. Sie erreichte 1938 mit 51 000 Postbenützern eine Rekordzahl (Höchstfrequenz 1912: 30 131). Wir weisen auf die außerordentliche Stabilität des Kurvenverlaufes hin (s. graph. Darstellung Nr. 3, S. 58). Es ist eine interessante Feststellung, daß der Reisepostverkehr zu einer Zeit der Depressionen infolge der großen Automobilkonkurrenz, die mehr oder weniger alle Verkehrsmittel in Uri erfaßte, die gute Konjunktur beibehalten konnte. In diesem Zusammenhange machen wir auf die Faktoren (S. 13) aufmerksam, die dem Postautomobil zu einer ungeahnten Popularität beim reisenden Publikum verhalfen.

Große Bedeutung ist auch der Privatkutscherei beizumessen. Diese lag gewöhnlich in Händen der Gasthofbesitzer. So zählten in Uri die meisten altbekannten Hotels und Gasthöfe zu ihrem Besitze eigene Wagen und Pferde. In einer Reklame des Hotels »Drei Königen« in Andermatt ums Jahr 1800, also bereits vor dem Ausbau des Straßennetzes, ist folgendes zu lesen: »Il tient aussi des chevaux de bonne race, qui serviront aux voyageurs pour les divers passages du St-Gotthard, de la Furca et pour toutes autres routes.« In der Hochsaison gab es öfters Tage, an denen jeden Abend 20 und mehr solcher Privatwagen im Urserntal anlangten. Ihre Passagiere kamen

[26]) Mit Ausnahme des Gotthards vor 1882, sowie einiger vornehmlich dem Lokalverkehr dienenden Linien (s. S. 14).

[27]) Schöllenenbahn 1917.

[28]) Die Postverwaltung verlangte vom Kt. Uri, daß die von den Postautos befahrenen Alpenstraßen rechtzeitig geöffnet und instandgestellt, die Kurven ausgebaut, die Brücken verstärkt würden.

hauptsächlich von Luzern und dem Vierwaldstätter See her. Flüelen bildete den Ausgangspunkt für die Wagenfahrten ins Gotthardgebiet.

Wir verweisen da besonders auf die Schrift von alt-Landammann Isidor Meyer, »Ursern und der Gotthardverkehr», ersch. 1938.

2. Der Motorfahrzeugverkehr [29]).

Um die Jahrhundertwende hielt das Automobil, wenn auch zunächst noch in bescheidenem Umfang dem Lokalverkehr dienend, als Personenbeförderungsmittel in der Schweiz seinen »Einzug«. Schon damals war man sich der Entwicklungsmöglichkeiten des neuen Straßenverkehrsmittels bewußt. Alle Kantone, mit Ausnahme von Uri, Graubünden und Thurgau [30]), schlossen 1904 zur einheitlichen Regelung des Motorfahrzeugverkehrs ein Konkordat ab [31]). Damalige technische Unvollkommenheiten des Autos, Geschwindigkeitsüberschreitungen einzelner Fahrer, wirbelten nicht nur den Straßenstaub, sondern auch die Gemüter der Landbevölkerung auf. Dies führte in der Folge zum Fahrverbot für alle Vehikel dieser Art auf dem Gebiete des Kantons Uri. Diese Autosperre fiel erst im Jahre 1909 dahin, sie wurde jedoch für bestimmte Straßenstücke, wie die Schöllenen etc., während einzelnen Tagesstunden aufrechterhalten. Den vereinten Bemühungen der Verkehrs- und Hoteliersvereine, sowie aller Automobilfreunde gelang es endlich 1917, auf dem gesamten urnerischen Straßennetz freie Fahrt zu erreichen. Die sog. *Bergtaxen* blieben in Uri jedoch bis 1929 bestehen. Diese Autoabgabe bildete für den Kanton einerseits eine ansehnliche Einnahme (s. Tabelle 6). Anderseits hinderten sie die freie Entwicklung des Autotourismus zum Schaden unseres Hotel- und Gastwirtschaftsgewerbes [32]).

Tabelle 6

Einnahmen des Standes Uri aus den Automobil-Bergtaxen [33]).

1923	Fr. 105 500.—
1924	» 113 322.—
1925	» 172 423.—
1926	» 205 082.—
1927	» 256 829.—
1928	» 329 068.—

[29]) Trotz späterer Entwicklung des Automobilverkehrs möchten wir das Auto, als wichtigster Faktor, dem Straßenverkehr eingliedern.

[30]) Uri konnte sich wegen der hohen Ausgaben zum Unterhalt der Gebirgsstraßen nicht zum Beitritt entschließen.

[31]) Eckert Aug., Die Entwicklung des modernen Reise- und Fremdenverkehrs im Gebiet des Vierwaldstätter Sees. 1932, S. 41.

[32]) 1905 Boykott der Schweiz durch den internat. Automobilverb.

[33]) Voranschläge und Amtsrechnungen des Kts. Uri, Jg. 1923—1928.

Nachdem das Automobil im Lande Uri frei zirkulieren konnte, erlebte sein Straßennetz eine Renaissance. Dieses rückt immer mehr in den Vordergrund der Verkehrsinteressen. Wir stellen in der Folgezeit eine gewisse Verlagerung von einem Verkehrsmittel auf das andere fest, so z. B. die Personenbeförderung mit Fuhrwerken, die bereits durch die Entwicklung des Eisenbahn- (Gotthardbahn 1882) sowie des Tramverkehrs (Altdorf-Flüelen 1906) stark zurückgegangen war. Mit dem Aufschwung des Automobils verschwand das Pferd für den Personenverkehr fast vollständig. Dies wird durch den Rückgang der Pferdezahl beleuchtet (Tab. 7), die heute nur noch ca. 9 % des Bestandes von 1876 beträgt.

Tabelle 7

Der Pferdebestand in Uri

Im	Jahre	1830	zählte	das	Gebiet	von	Uri	370	Pferde	[34])
»	»	1866	»	»	»	»	»	428	»	[35])
»	»	1876	»	»	»	»	»	526	»	[36])
»	»	1886	»	»	»	»	»	175	»	
»	»	1901	»	»	»	»	»	229	»	
»	»	1906	»	»	»	»	»	240	»	
»	»	1926	»	»	»	»	»	107	»	
»	»	1936	»	»	»	»	»	57	»	
»	»	1945	»	»	»	»	»	48	»	

Die Zahl der Pferdebesitzer von 5 und mehr Tieren schrumpfte in Uri von 1896—1936 von 13 auf 1 zusammen. Diese Zahlen zeigen, wie die großen Pferdebetriebe an den Hauptstraßen vor der Eröffnung der Bahnen und der Erschließung durch das Automobil kräftig florierten [37]).

Die Zunahme des Autoverkehrs nach dem letzten Weltkriege machte den Ausbau und die Anpassung des urnerischen Straßennetzes an die Anforderungen des neuen Verkehrs zur Notwendigkeit. Ein sprechendes Beispiel sind die von einem finanzschwachen Kanton jährlich verausgabten Posten für den Straßenbau, sowie deren Unterhalt (s. Tab. 8).

Im Jahre 1931 bildete sich eine Vereinigung »Gotthardstraße«. Ihren Anstrengungen ist es zu verdanken, wenn der Gotthard, als der

[34]) n. Lusser, a. a. O., S. 54.
[35]) Pesch Th. A., Entvölkerung und Landflucht in der Zentralschweiz. Eidg. Viehzählung 1866, S. 29 / 1926.
[36]) Statist. Jahrbuch der Schweiz. Eidg. Viehzählungen. Jg. 1891, 1901, 1906, 1926, 1936, 1945.
[37]) Wirth Paul, Die geogr. Verbreitung der schweiz. Viehwirtschaft. Diss. 1942, S. 71.

Tabelle 8

Die Ausgaben für den Neubau und den Unterhalt des kantonalen Straßennetzes in 1000 Franken [38])

Jahr	Kantons-Straßen	Aufgebr. Lasten von Kanton u. Gemeinden	Aufgebr. Autotaxen u. eidg. Subventionen
	km		
1925	141	250 224	324 676
26	141	290 759	380 607
27	141	306 470	436 766
28	141	301 440	503 404
29	141	336 468	187 829
1930	141	1 256 822	193 527
31	141	472 000	383 000
32	141	486 000	406 000
33	141	423 000	394 000
34	141	432 000	415 000
35	141	409 000	413 000
36	141	627 000	510 000
37	141	1 316 000	1 284 000
38	141	2 114 000	1 692 000 [39])
39	141	2 300 000	1 984 000
1940	141	1 408 000	1 363 000
41	141	2 200 000	2 017 000
42	141	3 326 000	2 560 000
43	141	2 699 000	2 725 000
44	141	1 524 000	1 841 000

zentrale Hauptpaß im Vorsommer bedeutend früher aufgeht und der Kt. Uri die Nordrampe bis Göschenen ganzjährig offenhält [40]), [41]).

[38]) Stat. Jahrbuch der Schweiz. Jg. 1925—45 (mit Benzinzollanteil).

[39]) Am Neubau der Sustenstraße beteiligte sich der Kt. Uri mit 3,4 Millionen Franken, d. h. 10 % der Gesamtsumme von 34 Millionen Franken. Diese modernste Alpenstraße Europas, mit deren Bau 1938 begonnen, wurde im August 1946 dem Verkehr übergeben.

[40]) Gubler Th., Automobiltourismus in Gegenwart und Zukunft. Schweiz. Kongreß f. Touristik und Verkehr. Basel 1933, S. 89.

[41]) Jahresbericht der Verkehrskommission Luzern, Jg. 1931. Vereinigung »Gotthardstraße« wurde am 14. Dezember 1931 zum Zwecke geschaffen, um gegenüber bisher im Frühling eine Früheröffnung und im Herbst eine längere Offenhaltung des Gotthards für den Straßenverkehr zu erwirken. Sie will auch veranlassen, damit im Winter eine möglichst kleine Strecke und diese auf möglichst kurze Zeit dem Verkehr verschlossen bleibe und wird ferner Verbesserungen an der Straße, sowie deren Zufahrtsstraßen anregen. Sie bezweckt weiter, sich mit den Bahnbehörden zu verständigen, um den Transport von Autos auf der Gotthardbahn leicht und preiswürdig zu gestalten und will überhaupt den Verkehr via Gotthard fördern und erleichtern.

Was bei der Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs für Uri von Bedeutung, ist seine Wirkung zur Förderung des Reiseverkehrs. Es ist offensichtlich, daß gerade das Auto dem Vergnügungsreisenden Vorteile bietet, die kaum ein anderes Verkehrsmittel besitzt und daß dadurch die Reisefreudigkeit stark erhöht wird, so z. B. die Entwicklung des Ausflugsverkehrs an Sonn- und Feiertagen, die Autoreisen während den Ferien usw.

Der Umfang des Autotourismus ist im Kt. Uri statistisch nie erfaßt worden. Wesentliche Indizien gestatten jedoch, uns darüber ein ungefähres Bild zu machen.

Zu diesen Indizien gehört vorerst der Bestand an Motorfahrzeugen im Inland und denjenigen Ländern, deren Angehörige unser Land als Feriengäste am häufigsten besuchen. Je größer der Motorfahrzeugbestand, desto zahlreicher die Autoreisen in normalen Zeiten.

1910 besaß die Schweiz 7249 Motorfahrzeuge — 1938 das siebenfache dieser Zahl. 1925 zählte man 431 Autobusse, 1935 waren es deren bereits 1286 [42]). Auch in Uri vermehrte sich der Autopark von 6 Fahrzeugen 1908 [43]) auf 260 Anno 1940 [44]). Der Motorfahrzeugbestand der ausländischen Staaten, die für den schweizerischen Fremdenverkehr besonders wichtig sind, erreichte 1938 5,6 Millionen [45]). Noch vor dem Kriege 1938 reisten 302 000 ausländische Personenfahrzeuge in die Schweiz ein, wovon bestimmt viele das Urnerland besuchten.

Nach den Untersuchungen des Eidg. Statistischen Amtes entfielen 1937 *22 %* aller Uebernachtungen von Ausländern in der Schweiz auf im Automobil reisende Gäste, und *23 %* der Uebernachtungen schweizerischer Gäste auf Automobilreisende [46]). Nach unsern Ermittlungen in einzelnen Hotelbetrieben des Urserntales verteilen sich während den Sommermonaten 1937 die Ankünfte bis zu 85 % und die Uebernachtungen bis zu 80 % auf Automobilisten. Ueber die Einflüsse des Autotourismus auf die Hotellerie werden wir später noch sprechen. Einen weiteren Fingerzeig über das Autoverkehrsvolumen geben die sinkenden Reisefrequenzzahlen der urnerischen SBB-Stationen [47]). 1912 und 1913 wurden durchschnittlich 382 000 Personen bedient [48]). Trotz zunehmendem Reiseverkehr konnten diese

---

[42]) Stat. Jahrbuch d. Schweiz, Jg. 1944, S. 224.

[43]) Kesselbach Dr. med., Automobilfragen in Uri. Gotthard-Expreß, Jg. 1909, Nr. 3.

[44]) Statist. Jahrbuch d. Schweiz, Jg. 1944, S. 223.

[45]) Britschgi J., Der Autotourismus in der Schweiz, Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr, Nr. 3, S. 115.

[46]) Ebenda, S. 115.

[47]) Uri zählt 8 SBB-Stationen.

[48]) 1912/13 erlebte der urnerische Reiseverkehr den Höhepunkt vor dem ersten Weltkriege 1914—1918.

Bahnbenutzerziffern zwischen 1920—1939 nie mehr erreicht werden. Im Gegenteil konstatiert man ein Absinken von durchschnittlich 50 % dieser damaligen Höchstfrequenz. Seit dem Jahre 1920 beobachten wir bei der SBB (Stationen in Uri) einen sehr flachen Kurvenverlauf, der bis 1939 andauert. Selbst die großen Anstiege des Reiseverkehrs in den Jahren 1928/29, sowie 1933, die bei allen Transportanstalten in Uri festzustellen sind, scheinen diesen Kurvenverlauf nicht zu beeinflussen. Dieser Vorgang läßt sich nur durch den zunehmenden Neuverkehr der Motorfahrzeuge auf Kosten der Eisenbahnen erklären [49]). Eggenberg berechnet den Anteil des Motorfahrzeugverkehrs am Gesamtverkehr der Bundesbahnen mit 29 % [50]). Für Uri bewegt sich nach unseren genauen Schätzungen dieser Anteil zwischen 40—45 % des urnerischen SBB-Verkehrs.

Ein weiteres Anzeichen sind die Motorfahrzeugtaxen, die, wie aus Tabelle 6 ersichtlich, für Uri nicht unbeträchtliche Einnahmen brachten. 1928, dem letzten Jahre ihres Bestehens, ergaben diese Fr. 329 068.— [51]). Nimmt man z. B. pro Motorfahrzeug eine Maximaltaxe von Fr. 15.— an, so ergibt sich aus der Berechnung die Zahl 21 937 den Kanton passierende Automobile [52]). Ist die durchschnittliche Wagenbesetzung 3 Personen, so zählen wir pro 1928 wenigstens 65 811 Autoreisende im Kt. Uri. Ziehen wir jedoch die gewaltige Vermehrung des Motorfahrzeugbestandes in Betracht, der sich seit 1920 versechsfachte, so muß der Autotourismus in Uri eine beträchtliche Steigerung erfahren haben [53]). Daß jährlich (vor 1939) im Minimum 230 000 Autoreisende unser Alpenstraßennetz befahren, ist nicht überschätzt [54]). Vor allem trugen die Autocars seit den dreißiger Jahren zur Steigerung des Verkehrsvolumens bei. Solche Gesellschaftsfahrten erfreuen sich großer Beliebtheit beim Reisepublikum [55]).

Durch den »Siegeszug« des Automobils gelangte der alte Paßstaat Uri wieder in seine angestammten Rechte. Vorerst bevorzugte der Kraftwagenverkehr die Talstationen. Nach der Aufhebung des Fahrverbotes, der Beseitigung der Bergtaxen, sowie der Verbesserung der Bergstraßen und ihrer Befahrbarkeit im Frühjahr entstan-

[49]) Seit 1933 wird die Autokonkurrenz auch bei der Schöllenen- bzw. Furka-Oberalpbahn fühlbar.

[50]) Eggenberg Max, Das Automobil als Wirtschaftsfaktor in der Schweiz. Diss. Bern 1935, S. 20.

[51]) Die Autotaxen wurden p. Straßenstrecke erhoben. Axenstraße kostete Fr. 2.—; Gotthard Fr. 10.—; Gotthard-Klausen Fr. 23.—. Kontrollstellen waren in Altdorf, Andermatt, Furka, Klausen etc.

[52]) Unter dem Begriff »Automobil« verstehen wir alle Motorfahrzeuge.

[53]) Statist. Jahrbuch der Schweiz., Jg. 1944, S. 224.

[54]) Im Krisenjahr 1933 passierten vom 5. Mai bis 9. Juni 6000 Personenwagen den Gotthard (lt. Jahresbericht der Verkehrskommission Luzern 1933).

[55]) 1925 zählte die Schweiz 431 Autocars; 1935 waren es deren bereits 1286. Statist. Jahrb. d. Schweiz, Jg. 1925 und 1935.

den in Uri in den Höhen wie in den Niederungen ausgesprochene Automobilstandorte. In müheloser Fahrt bringt das Auto den Menschen auf Pässe und Höhen einer imposanten Berg- und Gletscherwelt. Es wundert darum nicht, daß der Autotourismus solchen Umfang annimmt, denn er macht das Reisen wirklich zum Vergnügen [56]).

Die Kriegsereignisse 1939—1945 legten infolge Benzin- und Pneumangel den Autoverkehr fast völlig lahm. In wenigen Bergkantonen wirkte sich das Fehlen dieses Verkehrs speziell im Gastgewerbe nachteiliger aus, wie gerade in Uri.

Der Autotourismus ist heute zu einem Hauptfaktor — für einzelne Orte unseres Kantons geradezu die wichtigste Verdienstquelle geworden [57]). Die Zukunftsperspektiven dieser Entwicklung scheinen recht gute zu sein, denn der Bau der Sustenstraße verbessert Uris verkehrspolitische Lage bedeutend. Zur bereits bestehenden Nord-Süd-Achse tritt eine zweite, äußerst günstige Ost-West-Verbindung: Klausen-Susten.

3. Der Dampfschiffverkehr
(Urnersee)

Der weit in die Alpen greifende Arm des Urnersees ist von jeher ein wichtiger Vorteil des Gotthardüberganges. Ohne große Mühen gelangte der Pilger oder Handelsreisende mit dem Ruderschiff bis Flüelen, von wo aus er in einmaligem Anstiege den Paß überqueren konnte [58]).

Während auf andern Schweizerseen [59]) Dampffahrzeuge zu Verkehrszwecken schon seit 1823 gebaut waren, begnügte man sich auf dem Urner- bzw. dem Vierwaldstättersee immer noch mit Ruderschiffen. So fuhr in seiner gewohnten Weise der alte Uri-Nauen alle Wochen einmal nach der Stadt Luzern. Des weiteren kursierten schon seit Ende des 17. Jahrhunderts wöchentlich zweimal die Postschiffe in der Richtung Luzern-Flüelen und umgekehrt, die gegebenenfalls auch Passagiere mitnahmen. Wer inzwischen nach einem Uferort fahren wollte, mußte eines der zu diesem Zwecke stets bereiten

---

[56]) Der Automobilist kann über seine Zeit frei verfügen, er ist an keine Fahrpläne und Abfahrtszeiten gebunden. Er hält an nach Wunsch und Laune, um die Schönheiten der Natur zu genießen.

[57]) Urserntal, Schächental, Meiental, vor allem die Paßhotels.

Bemerkung: Der Autotourismus in Uri ist Saisonverkehr. Er erreicht seine größte Intensität während den Monaten Juli/August. Das Wetter, die Aussicht spielen bei Paßfahrten eine wichtige Rolle.

[58]) Der Seeweg war die günstigste Verbindung mit Uri, da nur zwei unwirtliche Wege, einerseits über die Axen- und Morschacherhöhe, anderseits über Seelisberg-Beroldingen ins untere Reußtal führten. Die Axenstraße wurde erst 1865 eröffnet.

[59]) Genfersee 1823, Bodensee 1824, Murten- und Neuenburgersee 1826, Zürich- und Thunersee 1835, Vierwaldstätter See 1837, Brienzersee 1839.

Ruderboote mieten. Diese Ruderboote waren gewöhnlich im Besitze der Schiffsgesellschaften oder Bruderschaften, die allein das Recht hatten, Personen und Kaufmannsgüter nach ferngelegenen Uferorten zu überführen. Ihre Rechte wie ihre Pflichten waren statutarisch festgelegt. Daraus ist ersichtlich, daß auch der Personenverkehr schon frühzeitig organisiert war [60]).

Die Erfindung der Dampfmaschine und deren Nutzbarmachung für die Schiffahrt wirkte auf den urnerischen Reiseverkehr revolutionierend. Trotz Widerstand mußten die althergebrachten Gepflogenheiten und Verkehrseinrichtungen weichen [61]). 1837 eroberte das Dampfschiff auch den Urnersee [62]). Während der Nauen für die Fahrt in die Stadt 9—10 Stunden brauchte, legte das neue Verkehrsmittel die gleiche Strecke in 3 Stunden zurück [63]).

Hand in Hand mit der Dampfschiffahrt auf dem Urnersee entwickelte sich auch der Postreiseverkehr durchs Urnerland über den Gotthard. Beide Unternehmungen führten sich gegenseitig Reisende und Transportgüter zu. Vor allem profitierte der Gotthardtransit von dieser neuen, bequemen, sowie raschen Verbindung mit Luzern. Als direkte Folge dieser Verkehrsmittelentwicklung schlug der Fremdenverkehr in Uri seine ersten Wurzeln. Dieser konzentrierte sich damals vornehmlich an den Posthaltestellen, wo bereits gute Gasthäuser zur Einkehr luden [64]).

Der Reiseverkehr auf dem Urnersee dient nur in bescheidenem Maße dem Kur- und Erholungszweck. Er ist in erster Linie Vergnügungsverkehr. Der zur Kur Reisende nimmt seine Ortsveränderungen nur unter einem gewissen Zwange vor, der in dem Streben liegt, von seiner Krankheit zu genesen. Demzufolge ist jener Teil des Fremdenverkehrs, der von den Erholungsreisenden gebildet wird — in seinem jährlichen Umfange viel weniger von Krisen, Konjunktur-

[60]) Müller Robert, Flüelen, seine Geschichte und Entwicklung. 1912, S. 46. Ebenda. Bis 1357 konnte jedermann, der seekundig, Personen und Güter auf dem See befördern.

Pflichten der Schiffsleute:

§ 2. ... Fremde und Einheimische, bei Tag und Nacht um den festgesetzten Lohn zu führen und fertigen, und keine Gefährde zu gebrauchen.

§ 5. Zu Vermeidung aller Unordnung, und zu schnellerer Bedienung der Durchreisenden wird die Gesellschaft einen fleißigen sowie rechtschaffenen Mann als Schiffsmeister erwählen, der obrigkeitlich muß bestätigt und in den Eid genommen werden.

[61]) Uri machte die alten Schiffrechte geltend und beharrte darauf, daß nach den bisherigen Bestimmungen jeder Fremde, der in Flüelen ein fremdes Schiff bestieg, 12 Batzen und die Urner und Luzerner 4 Batzen bezahlen mußten. Mit dem in der Bundesverfassung von 1848 verankerten Artikel über die Gewerbefreiheit fielen diese Schiffahrtsrechte dahin.

[62]) Das erste Dampfschiff wurde von der Firma Knörr, Luzern, geführt.

[63]) Bei Föhnsturm mußten die Nauen ihre Fahrt oft während mehreren Tagen einstellen.

[64]) Z. B. in Altdorf, Amsteg, Andermatt, Hospental.

schwankungen, Modeströmungen und dergleichen abhängig, als der Vergnügungsverkehr [65]).

Der Vergnügungsverkehr (sog. Luxusverkehr) ist ein ausgesprochener *Saisonverkehr* [66]). Neben dieser Verkehrsart spielte der Transitverkehr bis 1882 auf dem Urnersee eine Rolle. Dieser betrug rund $^1/_8$ des Gesamtverkehrs, was jährlich ca. 100 000 Personen ausmacht [67]). Nach der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 geht die »Wasserstraße» des Vierländersees in den nahezu ausschließlichen Dienst des Fremdenverkehrs über. An den Ufern des Urnersees wachsen Kurorte, wie Seelisberg, Tellsplatte, Sisikon, Flüelen empor. Uri vermehrt seine Fremdenbettenzahl von 1503 Anno 1880 auf 2280 im Jahre 1894 [68]). Selbst aus den Gebieten des Berner Oberlandes und der Westschweiz macht sich ein Gästezuzug bemerkbar. Nach Gölden tritt jedoch schon nach den 1890er Jahren eine Abwanderung nach neuen Gebieten ein, vor allem ins Wallis und nach Graubünden [69]). Diese Entwicklung scheint Uris Fremdenorte nicht wesentlich zu berühren, da von 1894—1912 eine Fremdenbettenvermehrung von 36 % zu verzeichnen ist.

Ueber den Umfang des Reise- bzw. Vergnügungsverkehrs auf dem Urnersee stehen uns erst ab 1870 brauchbare Unterlagen zur Verfügung [70]). Um ein richtiges Bild zu erhalten, setzen wir nur die Ziffern der an den urnerischen Seestationen einsteigenden Personen ein, da die Summe der Ein- und Aussteigenden einer Doppelzählung gleichkommt [71]). Diese beiden Ziffern gleichen sich im wesentlichen aus.

Die Frequenzen des Urnersees weisen seit 1870—1914 insgesamt eine steigende Tendenz auf (s. Tab. 9). Kleinere Ausfälle sind nur durch den Abgang des Transitverkehrs (Gotthardbahn 1882), ferner 1908 durch das Ausbleiben der internationalen Clientèle (amerikanische Finanzkrise) festzustellen. Der Anteil des Urnersees am Gesamtverkehr läßt sich 1870—1914 mit 14,5 % errechnen. Daran sind die Stationen Flüelen mit durchschnittlich 71 %, Treib mit 11 % beteiligt (s. Tab. 10).

---

[65]) Hofer Fritz, Die Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Diss. Bern 1931, S. 32.

[66]) Eine Sommersaison dauerte je nach Witterung oder evtl. Kriseneinflüssen 4—5 Monate. Urnerseegebiet typisches Sommersaisongebiet.

[67]) Hofer Fritz, a. a. O., S. 48.

[68]) Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Jg. 1901, S. 94.

[69]) Gölden Hubert, Strukturwandlungen des schweiz. Fremdenverkehrs 1890—1935. Diss. Zürich 1939, S. 65.

[70]) Der Urner Landammann Ing. Karl Emanuel Müller gründete 1846 die Postdampfschiffahrtsgesellschaft. Ihr Verkehrsvolumen war langsam, aber stetig, im Steigen begriffen. Leider lassen diese Unterlagen bezügl. des Urnersees keine Schlüsse zu (Hofer, a. a. O., S. 29).

[71]) Flüelen, Isleten, Bauen, Sisikon, Tellsplatte, Rütli und Treib (Seelisberg).

Tabelle 9

Die Entwicklung des Reiseverkehrs auf dem Urnersee 1870—1945 [72])

Jahr	Absolut	Index	Anteil am Gesamtverkehr auf dem Vierwaldstättersee
	Personen		Prozent
1870	74 601	100	12,9 [73])
1875	124 507	166,8	16,2
1880	164 459	220,4	20,2
1885	96 644	129,1	13,2
1890	132 476	177,7	14,3
1895	175 828	235,6	15,0
1900	193 087	258,8	14,7
1905	268 093	360,7	14,5
1910	293 915	393,9	13,7
1913	318 879	427,4	13,6 [74])
1915	122 473	164,1	12,2
1920	154 058	206,5	12,6
1925	342 545	459,1	15,4
1928	541 291	725,5	22,7 [75])
1930	352 738	472,8	15,0
1935	265 472	355,8	14,5
1940	216 511	290,2	13,4
1945	260 574	349,4	11,8

Die Verkehrsfrequenzen von 1914—1945 sind im allgemeinen wie im besonderen sehr konjunkturempfindlich. Dem Ausfall der Kriegsjahre 1914—1918 folgt ein steiler Aufstieg bis 1929. Die Zunahme des internationalen Touristenstromes infolge Aufhebung der Reisehindernisse zeitigte im Gebiete des Urnersees erfreuliche Resultate. Der Dampfschiffverkehr erfährt im Durchschnitt eine leichte Erhöhung auf 15 %, vom Gesamtverkehr gerechnet [76]). Als beliebtes Reiseziel kann Treib (Seelisberg) sein Verkehrsvolumen zusehends vergrößern, was einerseits dem 1916 aufgenommenen Bahnbetrieb — später, nach 1920 dem relativ geringen Einfluß des Autotourismus zuzuschreiben ist, für den Seelisberg keine direkte Anschlußstraße besitzt und darum nur auf Umwegen zu erreichen ist [77]). Der Ver-

[72]) Diese Zahlen wurden den Jahresberichten der D. G. V. (Dampfschifffahrts-Gesellschaft Vierwaldstättersee) entnommen.

[73]) Eine differenzierte Ausscheidung der Frequenzziffern findet erst seit 1871 statt.

[74]) Frequenzmaximum vor dem ersten Weltkrieg 1914—18.

[75]) Höchste bis anhin erreichte Frequenzzahl.

[76]) Durchschnitt 1914—1945.

[77]) Via Luzern-Stans-Beckenried oder Gersau-Beckenried mit der Auto-

kehrsanteil Flüelens nimmt bis 1930 zu, ab 1931 setzt eine gegenläufige Entwicklung ein (s. Tab. 10). Die Fremdenbettenzunahme von 7,6 % zwischen 1912 und 1929 deutet dahin, daß man in Uri mit einem Anhalten des günstigen Konjunkturverlaufes rechnete.

Tabelle 10

Die prozentualen Anteile der Dampfschiffstationen am Personenverkehr auf dem Urnersee von 1870—1945 [78])

Anteil in Prozent am Gesamtverkehr

Jahr	Flüelen	Jahr	Isleten/Bauen	Jahr	Sisikon
1871 [79])	92,1	1874 [79])	2,3	1873 [79])	0,4
1880	69,1	1880	18,7	1880	16,4
1890	67,0	1890	3,7	1890	1,6
1900	63,9	1900	14,8	1900	0,7
1910	60,4	1910	12,7	1910	1,1
1913 [80])	61,1	1913 [80])	5,0	1913 [80])	1,9
1920	42,9	1920	24,7	1920	1,2
1929 [81])	46,1	1929 [81])	7,2	1928 [81])	1,1
1930	47,2	1930	22,3	1930	1,5
1940	33,9	1940	40,1	1940	0,8
1941 [82])	41,0	1941 [82])	25,1	1941 [82])	0,6

Jahr	T'platte	Jahr	Rütli	Jahr	Treib
1871 [79])	3,5	—	—	1871 [79])	4,4
1880	2,3	1884	4,0	1880	9,9
1890	8,7	1890	4,5	1890	14,5
1900	13,5	1900	5,9	1900	11,9
1910	1,1	1910	13,5	1910	12,3
1913 [80])	1,9	1911 [80])	15,9	1911 [80])	13,6
1920	1,2	1920	7,6	1920	23,6
1928 [81])	8,8	1929 [81])	10,4	1929 [81])	20,5
1930	1,5	1930	10,0	1930	19,0
1940	0,8	1940	5,4	1940	17,8
1941 [82])	0,6	1941 [82])	9,3	1941 [82])	24,0

Während sich die erste Periode 1871—1914 (s. Tab. 9) der Urnersee-Dampfschiffahrt durch große Stabilität des Verkehrsvolumens auszeichnet, ist die Nachkriegszeit 1914—1939 zahlreichen Schwan-

fähre. Die linksufrige Verbindung mit Uri ist projektiert.

[78]) Aus Jahresberichten der D. G. V. zusammengestellt.

[79]) Eröffnungsjahre.

[80]) Erreichte Höchstfrequenz vor dem ersten Weltkrieg 1914—18.

[81]) Erreichte Höchstfrequenz überhaupt.

[82]) 650-Jahrfeier der Gründung der Eidgenossenschaft.

kungen unterworfen. Einzig der Lokalverkehr bewegte sich gleichmäßig. Seine Durchschnittsquote 1871—1945 beträgt rund 22 % [83]).

Neben den wirtschaftlichen und politischen Konjunkturen spielen für die Dampfschiffahrt die *Witterungsverhältnisse* eine bedeutsame

Tabelle 11

Der Einfluß des Schlechtwetters und der wirtschaftlichen Krisen auf die Personenfrequenz auf dem Urnersee

Jahr	Absolut	Index[84])
1880	109 098	56,5
1889	112 918	58,4
1890	132 476	68,6
1892	128 258	66,4 [85])
1896	144 931	75,0
1897	166 082	86,0
1902	201 050	104,1 [85])
1907	285 093	147,6 [85])
1908	176 734	91,5 [85])
1910	293 915	152,2

Rolle. In dem hier betrachteten ersten Zeitabschnitt waren folgende Schlechtwetterjahre in der Sommersaison: 1888, 1889, 1890, 1892, 1896, 1897, 1902, 1907, 1908, 1910. Um den Einfluß auf die Personenfrequenz festzustellen, müssen zunächst diese Jahre ausgeschieden werden, auf welche neben dem schlechten Wetter auch noch wirtschaftliche Umstände ungünstig eingewirkt haben. Es sind dies die Jahre 1892, 1902, 1907 und 1908.

Wie aus Tabelle 11 ersichtlich, weisen die Krisen- und Schlechtwetterjahre mit Ausnahme von 1908 (amerikanische Finanzkrise) nur unbedeutende Rückschläge auf. Die Witterungsverhältnisse allein haben kaum große Frequenzschwankungen zur Folge, können jedoch, verbunden mit einer Wirtschaftskrise, solche hervorrufen [86]). Gleiche Beobachtungen während der Zeit von 1914—1939 bestärken diese Erfahrung, vor allem durch die stark sinkenden Verkehrsmengen in den Jahren 1926, 1931, 1932, 1933.

Wir haben auf die große Konjunkturempfindlichkeit der Urnersee-Dampfschiffahrt zwischen dem ersten und zweiten Weltkriege bereits hingewiesen. Dem sehr steilen Frequenzanstieg bis 1929 ist ein ebenso steiler Abstieg gefolgt. Der zunehmende *Autotourismus*

[83]) Den Lokalverkehr berechneten wir durch Ausscheidung des Winterverkehrs, der vor allem lokalen Interessen, also in geringstem Maße Vergnügungszwecken dient.
[84]) Index 1900 = 100.
[85]) Jahre mit Schlechtwetter und Krisenbeeinflussung.
[86]) Hofer Fritz, a. a. O., S. 85.

entzieht dem Seeverkehr viel Reisepublikum. Es setzt nämlich eine Verkehrsverschiebung nach den alpinen Orten ein[87]). In diesem Zusammenhange ist die Feststellung interessant, daß vor dem ersten Weltkriege die Frequenzspitze auf dem Vierwaldstätter See (Gebiete von Luzern, Nidwalden und Schwyz) schon 1911, auf dem Urnersee erst 1913 erreicht wurde. Vor der Weltwirtschaftkrise 1930 lag das Verhältnis umgekehrt — für Uri schon 1928, für den übrigen Teil 1929[88]). Die anhaltende Krise, sowie die unsichere politische Weltlage sind in der Verkehrsentwicklung von 1930—1938 ein retardierendes Moment. Mit dem Ausbruch des Krieges 1939 bricht der internationale Reiseverkehr plötzlich ab. Das Fehlen des ausländischen Reisegastes trifft die Dampfschiffahrt auf dem Urnersee sehr empfindlich (Ausfall beträgt 1940 30 %). Einzig das Jahr 1941 brachte durch die Vermehrung der inländischen Fahrgäste eine Zunahme (650-Jahrfeier der Gründung der Eidgenossenschaft).

Der Kt. Uri verdankt seine frühzeitige Erschließung als Touristengebiet zum großen Teil dem Dampfschiffverkehr. Er belebte nicht nur die Uferorte — von Flüelen, seinem Sammelbecken, verteilte sich der Reisendenstrom über das ganze Kantonsgebiet. Der Urnersee ist am Gesamtverkehr mit durchschnittlich 15 % beteiligt. Seit 1924 (bis 1939) übertrifft er sogar den Frequenzanteil der Gotthardbahn am urnerischen Reiseverkehr. Es ist Tatsache, daß der Touristenstrom an seiner einmal eingeschlagenen Reiseroute festhält. Der Urnersee, mit seinen gewaltigen Naturszenerien, seinen historischen Stätten, im »klassischen« Vierwaldstätterseegebiet gelegen, bildet jederzeit den Anziehungspunkt freiheitsliebender Menschen. Seine Dampfschiffahrt, auch heute ein wichtiges Hilfsmittel des Fremdenverkehrs, muß unbedingt erhalten bleiben (s. graph. Darstellung Nr. 3, S. 58.

4. Der Eisenbahnverkehr.

Uri blieb bis gegen das Ende des 19. Jahrhunderts dem Eisenbahnverkehr verschlossen. Noch im Jahre 1850 erklärten englische Ingenieure den Bau von Alpenbahnen in der Schweiz für undurchführbar. Man half sich aber, indem man den Schienenstrang nicht über, sondern in mäßiger Höhe durch das Gebirge führte. Die Schwierigkeiten wurden dadurch vom Betrieb auf den Bau überwälzt, denn es mußten nun lange Tunnels gebaut werden, in denen man sehr hohen Gesteinstemperaturen, mächtigen Einbrüchen von Wasser, schlagenden Wettern und enormem Gebirgsdruck zu begegnen

[87]) Ab 1928 ist eine starke Zunahme des Autoverkehrs in Uri infolge Aufhebung der Bergtaxen zu verzeichnen. Täglich verkehren ab Luzern, Weggis, Gersau, Brunnen große Autocars Richtung Gotthard. Rückfahrt via Furka-Grimsel-Brünig.

[88]) Einfluß des Autotourismus.

hatte [89]). Nachdem die Ost- und Westalpen im Semmering (1854), im Brenner (1867) und im Monte-Cenis (1871) bereits ihre durchgehenden Bahnlinien erhalten hatten, durfte der Gotthard, wollte er seine Welthandels- und Verkehrsbedeutung wahren, nicht zurückstehen [90]). Allerdings stand er im Zeitpunkt dieser Ueberlegungen nicht konkurrenzlos da. Die Bündner wie die Berner wehrten sich mächtig um die Bahnerschließung eines ihrer Pässe [91]). Nach langen Kämpfen pro und contra drang 1869 das Gotthardprojekt durch [92]). Mit dessen Bau konnte 1872 begonnen werden.

Am 31. Mai 1882 erklang das Posthorn über die Gotthardstraße zum letzten Male; denn tags darauf fuhr der erste fahrplanmäßige, öffentliche Zug durch den Berg. Die Eröffnung der Gotthardbahn hatte weittragende Wirkung auf die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs im allgemeinen, besonders aber auf die Entwicklung des Reise- und Fremdenverkehrs im Kt. Uri [93]).

Die Eisenbahn erschloß das Gebirge für jedermann, welches bisher nur wenigen Rüstigen und Bemittelten (Luxusverkehr) offengestanden. Ueberdies befördert sie den Fußwanderer rasch und billig an denjenigen Ort, an welchem er seine Wanderung beginnen will. Die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und die dadurch verminderten Reisekosten, die Bevölkerungskonzentration in den Städten, die wirtschaftliche Entfaltung, sowie der zunehmende Wohlstand bildeten die Voraussetzungen für eine fortschreitende »Demokratisierung des Reisens«, wodurch die Entstehung eines Massenverkehrs durch Ersetzung der Qualität durch die Quantität gegeben war [94]). Eine gewaltige Verkehrsausweitung ist in der Folgezeit auch im Lande Uri feststellbar. Das neue Verkehrsmittel zeichnete sich vor allem durch Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit und Verkehrskontinuität aus, die beim Winterverkehr zur Postzeit nicht immer aufrechterhalten werden konnte. Betrug die Zahl der Reisenden durchs Urnerland vor der Aufnahme des Bahnbetriebes 1870—1881 jährlich durchschnittlich 144 000 (im Dampfschiff- und Postverkehr), so zählen wir 1913 allein 436 000 Bahnreisende [95]). Dieser Zahlenvergleich ist für die Zunahme des urnerischen Reiseverkehrs symptomatisch, da die Gotthardbahn weder eine Berg- noch Vergnügungs-

[89]) 50 Jahre Gotthardbahn. Gedenkschrift, hg. von der Generaldirektion der SBB 1932, S. 16.

[90]) Mathys Ernst, Beitreäge zur schweiz. Eisenbahngeschichte 1944, S. 49.

[91]) Graubünden: St. Bernhardin und Lukmanier; Bern: Grimsel.

[92]) Uri erteilte 18. 11. 1869 die Konzession für die Gotthardbahn. Lt. Urner Amtsblatt bewarb sich bereits 1850 Bischof Achilles von Basel für die Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn auf urnerischem Gebiete, in der Richtung des St. Gotthardpasses, auf 130 Jahre.

[93]) Der Gotthardbahnbau bewirkte tiefgreifende Umstellung im gesamten Wirtschaftsorganismus des Kts. Uri (s. Abschnitt 3).

[94]) Gölden Hubert, a. a. O., S. 3.

[95]) Nur an Gotthardbahn-Stationen in Uri eingestiegene Fahrgäste.

bahn, sondern allererstens eine internationale Verkehrslinie ist. Als solche dient sie vor allem dem Transit zwischen Deutschland und Italien (s. Tabelle 12).

Tabelle 12

Reisetransitverkehr auf der Gotthardbahn 1882—1908 [96])

1882	19 398	Reisende
1883	44 881	»
1885	39 100	»
1890	62 648	»
1895	80 182	»
1900	119 266	»
1905	126 637	»
1908	141 819	»

Uri konnte durch den Bau eines Schienenstranges neben der bereits bestehenden Gotthardstrasse sein günstige Verkehrslage noch deutlich verbessern. Das neue Verkehrsmittel band nicht nur Länder und Meere enger aneinander; für Uri brachte es den Anschluß an das schweizerische und ausländische Eisenbahnnetz [97]).

Tabelle 13 **Reisefrequenzen der Gotthardbahn** [98])

Jahr	SBB-Stationen in Uri eingestiegene Reisende absolut		Index (1900 = 100)
1882	81 443	ab 1. Juni 1882	41,2
1883	123 800		62,6
1885	134 101		67,8
1890	120 221		60,8
1895	164 467		83,2
1900	197 624		100
1905	228 345		115,5
1910	297 261		150,4
1913	436 330	Höchstfrequenz vor 1914	220,7
1915	326 274		165,0
1920	224 758		113,7
1925	187 855		95,0
1930	203 004		102,7
1935	186 602		94,4
1940	262 840		133,0
1945	517 630		261,9

[96]) Geschäftsberichte der Gotthardbahn.

[97]) Eröffnung der Linien Basel-Olten-Luzern 1859; Zürich-Zug-Luzern 1864; Bern-Langnau-Luzern 1875.

[98]) Geschäftsberichte der Gotthardbahn; Jahrbuch der SBB. Urnerische SBB-Stationen: Sisikon, Flüelen, Altdorf, Erstfeld, Amsteg/Silenen, Gurtnellen, Wassen, Göschenen.

Den in Tabelle 13 enthaltenen Frequenzen legten wir die Zahlen der an 8 urnerischen SBB-Stationen eingestiegenen Reisenden zugrunde. Diese vermitteln ein Bild des Gotthardbahnreiseverkehrs sowie dessen Bedeutung für den Kt. Uri [99]). Die Vorkriegsperiode 1882—1914 zeichnet sich vorwiegend durch eine stetig ansteigende Tendenz aus. In der Nachkriegszeit tritt nach anfänglich guten Resultaten (1919—1920) eine völlige Stagnation ein, die erst 1939 von einer guten Konjunkturlage abgelöst wird [100]). Diese Tatsache verführt gerne zu falschen Schlüssen bezüglich des Gesamtbildes des Reiseverkehrs in Uri. Im gleichen Zeitraume sind die Ergebnisse bei den andern Transportunternehmungen weit günstigere (s. graph. Darstellung Nr. 3, S. 58). Der Rückgang des Reiseverkehrs auf der Gotthardbahn um ca. 50 % im Vergleich zu 1912/13, kann nur mit der zunehmenden Abwanderung von der Schiene zur Straße (Autokonkurrenz) in Zusammenhang gebracht werden. Daß die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs lediglich von den Konjunkturverhältnissen in Abhängigkeit stehe und für alle Transportarten mit denselben steige und falle, ist durch die tatsächlichen Verhältnisse auch in Uri *widerlegt* [101]). Der Autotourismus nahm seit 1920 trotz den bestehenden Bergtaxen beträchtlich zu — das Auto wurde zu einem wichtigen Verkehrsfaktor. Es ist nicht möglich, in zuverlässiger Weise zu bestimmen, wie die Entwicklung des Automobils den Personenverkehr der Bahnen beeinflußt hat. Feststeht, daß der Eisenbahnverkehr in Uri durch die privaten Personen- und Gesellschaftswagen stark konkurrenziert wird. Einzig das Postautomobil macht eine Ausnahme, es leistet der Bahn auch Zubringerdienste [102]). Zwischen Postauto und Bahn fand sich in Uri eine Verkehrsteilung, die beide Seiten befriedigt. Bezüglich der Konkurrenzierung der Privatbahnen durch das Auto entnehmen wir einzelnen Geschäftsberichten folgendes (Schöllenenbahn 1921): »Durch die Einführung der Rundreisen: Luzern-Brünig-Grimsel-Furka-Andermatt-Luzern durch Ge-

[99]) Diese Zahlen vermitteln ein Minimalbild des Reiseverkehrs. Die Anzahl der an diesen Stationen abgegebenen Fahrkarten entspricht nicht der Zahl der Reisenden, die dort aussteigen oder wegfahren. Der größte Teil der Touristen besitzt direkte Billette, die außerhalb unserer Bahnen in der ganzen Schweiz oder sogar im Auslande gelöst worden sind. Die Zahl der Generalabonnements wird größer.

[100]) 1899 zählte man bereits 192 181 eingestiegene Reisende; 1922—40 ist die durchschnittliche Benutzerzahl 191 507.

[101]) Vgl. Monteil E., Beitrag zur Frage der Zusammenarbeit von Bahn und Auto. 1928, S. 56.

[102]) Bericht der Sch. B. 1922: Die Einführung der Post-Automobilkurse beeinflußte das Verkehrsvolumen sehr günstig.

Bemerkung: Der Anteil der urn. SBB-Stationen am Gesamtverkehr der G. B. läßt sich zwischen 1883—1905 mit 11 % errechnen.

Wir verweisen in diesem Zusammenhange auf die Veröffentlichung der Generaldirektion der SBB, »Bundesbahnen und Automobil«, Caveant Consules, Bern 1930.

sellschaftsauto sind uns viele fremde Reisegesellschaften als Passagiere verlorengegangen.« (Aehnliche Bemerkung im Jahresbericht 1936.) Schöllenenbahn 1933: »Der Rückgang der Einnahmen ist nicht nur der Wirtschaftskrisis, sondern hauptsächlich der stets zunehmenden Gesellschafts- und Lastwagenkonkurrenz zuzuschreiben.« Treib-Seelisbergbahn 1935: »An diesem Ausfall mag vielleicht die etwas mangelhafte Besetzung der Hotels einerseits schuld sein, dann aber auch der immer mehr zunehmende Autoverkehr über Emmetten nach Seelisberg [103]).«

Der Bau der Gotthardbahn, sowie die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes hatten das Auftreten neuer Bahnprojekte auch in Uri zur Folge (s. Tab. 14).

Bevor wir uns mit den einzelnen Privatbahnen im Kt. Uri eingehend befassen, möchten wir die beiden Begriffe »Berg- und Fremdenverkehrsbahn« näher umschreiben.

Aus dem gebirgigen Charakter Uris schließend, ist man versucht, sein gesamtes Bahnnetz den Bergbahnen zuzuzählen. Genau abgrenzen läßt sich der Begriff »Bergbahn« nicht, doch wird man

Tabelle 14

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Uri

Jahr	eröffnet	Strecke	B'System[2])	Spur[3])	Länge[4])
1882	1. 6. AG.[1]) St. B.	*Gotthardbahn* Sisikon-Göschenen seit 1909	Adhäsion E. seit 1920	Norm.	44 km
1906	25. 8. AG.	Straßenbahn Altdorf-Flüelen	Adhäsion	Sch.	3082 m
1916	30. 5. AG.	Treib-Seelisberg-Bahn	E. Standseilbahn	Sch.	1130 m
1917	12. 7. AG.	Schöllenen-Bahn Göschenen nach Andermatt	E. Adhäsion u. Zahnrad	Sch.	4000 m
1926	1. 7. AG.	Furka-Oberalp-Bahn Oberalppaßhöhe-Furkapaß (Scheiteltunnel)	E. seit 1942 Adhäsion u. Zahnrad	Sch.	26 km

Legende: [1]) AG. = Aktiengesellschaft; St. B. = Staatsbahn; E. = elektr. [2]) Betriebssystem; [3]) Norm. Normalspur; Sch. = Schmalspur. [4]) Länge auf dem Gebiete Uris.

[103]) Vgl. S. 25.

reine Adhäsionsbahnen von ihm ausschließen dürfen. Als Bergbahnen kommen also nur die Treib-Seelisberg-, die Schöllenen- und die Furka-Oberalpbahn in Betracht.

Die Fremdenverkehrsbahn weist im Gegensatz zu einer internationalen oder nur lokalen Zwecken dienenden Linie folgende Kriterien auf:

1. Der Personentransport und die Einkünfte aus demselben bilden die Haupteinnahmen der Fremdenbahn.
2. Sie dient vornehmlich dem Saisonverkehr.

Wie weit diese Unterscheidungsmerkmale auf das Privatbahnnetz in Uri zutreffen, sei an Hand folgender Tabelle dargelegt:

Diese Daten lassen ohne weitere Erläuterung das gewaltige Ueberwiegen des Personenverkehrs bei den Fremdentransportanstalten erkennen. Die etwas größeren Abweichungen bei der Schöllenenbahn (Ertrag aus dem Personentransport 63,4 %; Ertrag aus dem Gepäck-, Güter- und Tiertransport 36,6 %) erklären sich dadurch, daß bei der Schöllenenbahn die Straße infolge ihrer Anlage durch die Schlucht mit der Teufelsbrücke den Schienenstrang sehr stark kon-

Tabelle 15

Die Betriebseinnahmen der Privatbahnen in Uri [104])

Unternehmung	Betriebsdauer	Betriebseinnahmen in %	
		Personentransport	Gepäck-, Güter- u. Tiertransport
Straßenbahn Altdorf-Flüelen . . 1906—1946	J. B.	98,8	1,2
Treib-Seelisberg-Bahn 1916—1946	J. B. [105])	88,4	11,6
Schöllenen-Bahn Göschenen-Andermatt 1917—1946	J. B. [106])	63,4	36,6
Furka-Oberalp-Bahn Disentis-Andermatt-Brig [108]) . . . . 1925—1946	S. [107])	71,8	28,2

J. B. = Jahresbetrieb; S. = Saisonbetrieb.

[104]) Aus den Geschäftsberichten zusammengestellt.
[105]) Seit 1933.
[106]) Seit 1925.
[107]) Während den Mobilisationsjahren Winterbetrieb zwischen Andermatt und Sedrun.
[108]) Diese Ziffern beziehen sich auf den Gesamtverkehr Disentis-Andermatt-Brig.

kurrenziert [109]). Der Reisende zieht namentlich bei schöner Witterung die Fußwanderung der Bahnfahrt vor, weil er bezüglich des Naturgenusses eher auf seine Rechnung kommt. Die Ursache des verhältnismäßig umfangreichen Güterverkehrs der Schöllenenbahn ist wohl darin zu suchen, daß sie ein ziemlich dichtbevölkertes Tal (Urserntal) mit der Gotthardbahn verbindet, wodurch auf dieser Linie ein lebhafter Warenaustausch hervorgerufen wird. Zur Hebung des Güterverkehrs trägt natürlich die Bedeutung Andermatts als Waffenplatz sowie die große Bautätigkeit bei, wie sie in den letzten Dezennien im Urserntal herrschte. Wir erinnern in diesem Zusammenhange nur an den Bau der Gotthardüberleitung wie der Postgarage in Andermatt 1932, wobei trotz eingeführter Tarifreduktion eine vermehrte Einnahme von Fr. 5750.— im Güterverkehr verzeichnet werden konnte [110]). Das sind jedoch Erscheinungen, die die Ausnahme bilden.

Es ist im weitern unsere Aufgabe, die einzelnen Privatbahnunternehmungen im Kt. Uri in ihren Gründungs- sowie Entwicklungsphasen, ferner nach ihrer Bedeutung im urnerischen Reise- und Fremdenverkehr zu analysieren. Wir werden ebenfalls den ausgesprochenen Saisoncharakter dieser Verkehrslinien hervorzuheben versuchen.

Durch den Dampfschiffverkehr, sowie durch den Bau der Gotthardbahn und infolge der damit zusammenhängenden Verkehrserleichterung wie Verkehrsverbilligung, schwoll der Touristenstrom nach Uri immer mehr an [111]). Unter anderm zeigte sich das im Gebiete des Urnersees an dem starken Anwachsen der Fremdenbettenzahl besonders in Flüelen; 1892 werden dort 335 Fremdenbetten gezählt, 1916 sind es deren 715, was einer Zunahme von 113,4 % ent-

[109]) Schaller Ernst, Beitrag zur ökonomischen Eigenart der Fremdenverkehrs-Bahnen. Diss. Bern 1922, S. 15.
Schaller verweist spez. auf die Stansstad-Engelbergbahn, die ähnlich der Schöllenenbahn in ein bevölkertes Tal führt, was zu einer Steigerung des Güterverkehrs beiträgt.

[110]) Geschäftsbericht der SchB. 1932. Die höchsten Ziffern erreichte der Güterverkehr während den Kriegsjahren 1939—46, wo er 1942 und 1943 sogar den Personenverkehr überflügelte (Bauten im Interesse der Landesverteidigung).

Bemerkung: Da für die Gotthardstrecke keine Differenzierung des Güterverkehrs bzw. ihrer Einnahmen vorliegt, geben wir das Verhältnis zwischen Personen- und Güterverkehr für die SBB wieder: Personenverkehr = 31,5 %; Güterverkehr = 68,5 % für das Jahr 1930.

[111]) Schaller, a. a. O., S. 60, trennt die Fremdenbahnen auf Grund ihrer Anschlußverschiedenheit in abhängige, d. h. solche, welche den größten Teil ihrer Benützer unmittelbar von anderen Transportanstalten übernehmen, und unabhängige, d. h. die den größten Teil ihrer Passagiere ohne die sammelnde Dazwischenkunft einer oder mehrerer Zufahrtslinien erhalten. Nach diesem Kriterium sind alle Fremdenbahnen in Uri entweder von der Dampfschiffahrt oder der Gotthardbahn als Zubringer abhängig.

spricht [112]). Wenn man aus solchen Zahlen auch nicht viel herauslesen kann, denn sie geben keine genauen Anhaltspunkte für die ziffernmäßige Feststellung des tatsächlichen Reisendenbesuches dieses Ortes, so geht doch die zunehmende Tendenz des Fremdenverkehrs daraus genügend hervor. Altdorf, durch Schillers »Wilhelm Tell«, seine Tellspiele und Kisslings Telldenkmal weit bekannt, nahm an diesem Fremdenstrom relativ geringen Anteil [113]). Die Herbeiführung einer wirtschaftlich vorteilhafteren Verbindung zwischen den aufstrebenden Ortschaften Altdorf und Flüelen, sowie eine notwendige lokale Verkehrsverbesserung in einer ca. 10 000 Seelen zählenden Interessenzone (Schächental, Schattdorf), ließen das erste Privat- und Fremdenverkehrsbahnprojekt in Uri zur Tatsache werden [114]).

Am 25. August 1906 wurde die Straßenbahn Altdorf-Flüelen dem Betrieb übergeben. Wie sehr dieser Bahnbau einem wirklichen Verkehrsbedürfnis entsprochen hatte, kann man an den Frequenzzah-

Tabelle 16

Der Personenverkehr auf der Straßenbahn Altdorf-Flüelen [115]) (1906—1945)

Jahr	Personen-Verkehr absolut	Einnahmen aus d. Personenverkehr Total Franken	Einnahmen aus d. Saisonverkehr[116]) Franken	% der Jahreseinnahmen
1906 [117])	57 093	12 596.—	7 397.—	58,7
1910	222 459	46 863.—	32 773.—	69,8
1912 [118])	236 767	48 854.—	34 361.—	70,3
1915	138 508	26 305.—	14 303.—	54,3
1920	206 535	56 929.—	31 713.—	55,7
1925	264 689	78 114.—	51 322.—	65,7
1928 [119])	276 653	82 489.—	52 372.—	63,4
1930	273 491	80 620.—	49 275.—	61,1
1935	210 153	57 794.—	33 213.—	57,4
1940	239 816	62 410.—	28 435.—	45,5
1944 [120])	518 967	125 263.—	56 192.—	44,8
1945	427 713	111 410.—	49 276.—	44,2

[112]) XXV. Jahresbericht der Verkehrskommission Luzern 1916.

[113]) Altdorfs Verkehrslage ist in bezug auf die große Entfernung von der SBB-Station, sowie dem Dampfschifflandeplatz in Flüelen ungünstig. Der gesamte Verkehr mußte damals per Kutsche bewerkstelligt werden.

[114]) Seit 1908 befaßte man sich mit einer Erweiterung der Tramlinie nach dem Bahnhof Altdorf. Das Konzessionsbegehren wurde am 8. Juni 1910 der h. Regierung eingereicht. Der Kriegsausbruch 1914 verschob die Ausführung dieses Projektes.

[115]) Geschäftsberichte der Straßenbahn Altdorf-Flüelen.

[116]) Saisonverkehr: Mai/Juni/Juli/August/September.

[117]) Eröffnung am 25. August 1906

[118]) Höchstfrequenz vor 1914.

[119]) Sehr gutes Fremdenverkehrsjahr.

[120]) Höchste Jahresfrequenz seit dem Bestehen der Bahn. Zunahme des Lokalverkehrs (Munitionsfabrik und Draht- und Gummiwerke in Altdorf: M. S. A. Flüelen-Moosbad).

len, sowie den Ertragsergebnissen dieser Unternehmung ermessen (s. Tab. 16).

Der Personenverkehr auf der Straßenbahn Altdorf-Flüelen setzt sich im Durchschnitt aus ca. 60 % Fremdenverkehr (vornehmlich Ausflugsverkehr zum Telldenkmal, Tellspiel, Schächental etc.), sowie aus rund 40 % Lokalverkehr zusammen. Das Verhältnis zwischen Fremden- und Lokalverkehr ist starken Schwankungen unterworfen. Der Ausflugsverkehr reagiert je nach Witterung oder Konjunkturlage durch ein auf- oder absteigendes Verkehrsvolumen [121]). Wie aus obiger Tabelle 16 ersichtlich, wickelt sich dieser Ausflugsverkehr zum großen Teile innerhalb der Monate Mai bis Oktober, besonders an Sonn- und Feiertagen ab (sog. Stoßverkehr). Die Tellspiele in Altdorf bewirken nach genauen Ermittlungen eine durchschnittliche Frequenzerhöhung von ca. 12 %, die sich auf die Aufführungsmonate, gewöhnlich Juli/August/September verteilt [122]). Daß auch der Autoverkehr die Trambahn konkurrenziert, geht mit aller Deutlichkeit aus dem Geschäftsbericht 1941 hervor: »..die vielen militärischen Einquartierungen in der Umgebung und das Lahmlegen des Autoverkehrs, haben auf den Betrieb günstig eingewirkt.«

Der Lokalverkehr wird durch die Bevölkerungszunahme sowie durch die Industrialisierung der Umgebung von Altdorf gefördert. Die Bevölkerung der in Frage stehenden Ortschaften betrug 1910 9825 Seelen; bis 1941 vermehrte sie sich auf 13 384 [123]). Letztere Ziffer hat sich während den Kriegsjahren bedeutend nach oben verändert, denn die Vergrößerung und Neueinführung von Fabrikbetrieben zog namhafte Kontingente auswärtiger Arbeitskräfte an [124]). Während des ersten Weltkrieges 1914—1918 vermochte der starke Lokalverkehr den Bilanzausfall infolge Ausbleibens des Fremdenverkehrs nicht auszugleichen [125]). In der Zeit von 1941—1945 trat hingegen eine durch die Umstände herbeigeführte Ueberflügelung des Fremdenverkehrs durch den Lokalverkehr ein [126]). Der Vergleich der Personenfrequenzen für die Jahre 1928 und 1944 ergibt eine Verbesserung von 47 %. Beim Vergleichen der Einnahmen dieser Jahre

[121]) Das gute Wetter bildet eine wichtige Voraussetzung für den Ausflugsverkehr. Das Jahr 1926 wies trotz Aufführung der Tellspiele in Altdorf infolge schlechten Wetters einen merklichen Verkehrsrückgang auf (1925 = 264 689; 1926 = 253 208).

[122]) Die Tellspiele wurden 1899 erstmals aufgeführt und bis heute in 17 Spielperioden wiederholt.

[123]) Statistische Quellenwerke der Schweiz, Volkszählung 1910 und 1941 für die Ortschaften Altdorf, Schattdorf, Bürglen, Spiringen, Unterschächen, Flüelen.

[124]) Eidg. Munitionsfabrik, Draht- und Gummiwerke, Schuhfabrik Bally etc.

[125]) Geschäftsbericht der St. B. Altdorf-Flüelen, Jg. 1916.

[126]) Durch die Errichtung der M. S. A. (Militär-Sanitäts-Anstalt) im Mai 1941 im Moosbad an der Flüelerstraße trat für die Trambahn eine äußerst starke Frequenzzunahme in Erscheinung, die erst 1945 abzunehmen begann.

konstatieren wir jedoch eine Erhöhung von nur 35 %. Der Unterschied zwischen Sommer- und Winterfrequenz ist 1941—45 bei 5 bis 8 %; vor dem Kriege (1939), mit Ausnahme von 1914—18, betrug dieser ca. 63 %. Wir stellen fest, daß beim Lokalverkehr trotz seiner quantitativen Ueberlegenheit das wirtschaftliche Resultat geringer ist als beim Fremdenverkehr (Ausflugverkehr), der sich fast ausschließlich zum Volltarif abwickelt [127]).

Die Straßenbahn Altdorf-Flüelen hat sich während ihres 40jährigen Bestehens als eine gutfundierte, seriöse Unternehmung erwiesen [128]). Sie kam trotz allfälligen Krisen ihren Verpflichtungen stets nach und steht auch heute, im Zeitalter des Automobils, als leistungsfähiges Verkehrsmittel im Dienste des Fremden- und Lokalverkehrs.

Es vergingen dann fast 10 Jahre, bis in Uri eine neue Fremdenverkehrsbahn eröffnet werden konnte. Bereits in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts, als der schweizerische Bergbahnbau sehr in Blüte stand, traten die ersten Konzessionsgesuche zum Bau einer Zahnrad- oder Standseilbahn vom Rütli und Treib nach Seelisberg auf den Plan. Diese Projekte wurden indessen, zum Teil aus Rücksicht auf das Rütli als historische Stätte, nicht konzessioniert und teils, wie das Zahnradprojekt, zufolge der hohen Anlage- und Betriebskosten, nicht finanziert [129]). Die von der Gemeinde Seelisberg innegehabte Konzession (1905) wurde 1910 fallen gelassen zugunsten der Konzession zum Bau und Betriebe einer Standseilbahn von Treib nach Seelisberg, um die sich eine Aktiengesellschaft 1913 bewarb. Der Bahnbau begann im Juni 1914. Nach einigen kriegsbedingten Verzögerungen konnte diese am 30. Mai 1916 dem Betriebe übergeben werden. Diese Fremdenbahn bildete den Schlußstein des sich mit dem stärkeren Anwachsen des Kurbesuches von Seelisberg mehr und mehr verbessernden Verkehrsweges zwischen dem Vierwaldstätter See und der betreffenden Ortschaft. Die Verkehrsvoraussetzungen waren günstige. H. Peter schreibt darüber: »Seelisberg war schon seit Anbeginn der Entwicklung des Fremdenverkehrs am Vierwaldstätter See ein beliebter, vielbesuchter Anziehungspunkt. 1871 erfolgte die Erstellung einer Fahrstraße von Treib nach Seelisberg. Vorher wurden die Kurgäste in Tragsesseln oder zu Pferd über die steilen Halden nach dem alten Kurhaus Sonnenberg befördert. Der starke Besuch Seelisbergs durch den Reisendenstrom ließ schon frühzeitig den Gedanken einer besseren Verkehrsanlage nach den Ufern des Vierwaldstätter Sees aufkommen [130]).

[127]) Es wurden durchschnittlich 70 % der Einnahmen aus dem Personenverkehr zum Volltarif errechnet.

[128]) Die Straßenbahn Altdorf-Flüelen konnte mit wenigen Ausnahmen eine jährliche Dividende von 2—6 % ausrichten.

[129]) 30 Jahre Treib-Seelisberg-Bahn. »Urner Wochenblatt« v. 6. 7. 1946.

[130]) Peter H., Die Drahtseilbahn Treib-Seelisberg. S. A. aus der schweiz. Bauzeitung. Band LXIX 1917.

In Tabelle 17 sind die Merkmale eines typischen Fremdenbahnbetriebes zusammengestellt und an Hand des Verkehrsvolumens und dessen Ertrages die wirtschaftliche Bedeutung hervorgehoben.

Wie alle übrigen Fremdenorte am Vierwaldstätter- bzw. Urnersee ist auch Seelisberg kein Kurort im strengen Sinn, der sich z. B. ausschließlich der Heilung tuberkuloser Erkrankungen widmet, wie man dies vor allem in gewissen Gegenden Graubündens und des Wallis beobachten kann. Die Besucher Seelisbergs setzen sich zum größten Teil aus Leuten zusammen, denen eine relativ kürzere körperliche oder geistige Ausspannung nottut, ohne daß man bei ihnen von ernstlicher Erkrankung sprechen darf. Die Erholungsreisenden

Tabelle 17

Der Personenverkehr auf der Treib-Seelisberg-Bahn unter besonderer Berücksichtigung des Saisonsverkehrs [131])
(1916—1945)

Jahr	Personenverkehr absolut	Personenverkehr per Saison[132])	Total der Einnahmen Franken	Total der Einnahmen a. Pers.-Verkehr	davon a. Saisonverk.[132])
1916 [133])	47 929	44 315	27 302.—	26 105.—	24 558.—
1920	60 358	57 415	44 216.—	36 524.—	35 096.—
1925	115 382	112 444	92 198.—	78 746.—	77 062.—
1929 [134])	128 617	120 180	93 932.—	85 757.—	81 196.—
1930	107 588	99 353	79 734.—	72 094.—	67 781.—
1935	91 594	82 092	54 049.—	47 640.—	43 223.—
1940	66 785	54 713	40 983.—	34 721.—	29 145.—
1941 [135])	131 882	117 870	70 982.—	61 918.—	55 935.—
1945	103 295	89 292	71 719.—	60 771.—	54 957.—

sind zur Reise genötigt; ihr Reiseziel konzentriert sich auf einen bestimmten Kurort, von dem er sich Heilung verspricht. Der Vergnügungsreisende wechselt seinen Standort je nach Belieben, für ihn ist der äußere Anreiz einer Gegend, die Mode oder der Sport maßgebend, wodurch der Vergnügungsverkehr ein unstetes Gepräge bekommt.

Aus Tabelle 17 geht hervor, daß die Treib-Seelisberg-Bahn nach der Gliederung der Personenfrequenzen wie deren Einnahmen eine ausgesprochene *Saison-Fremdenbahn* ist. Wir betrachten im Folgenden die täglichen und jährlichen Frequenzverhältnisse ausschließlich nach ihrer quantitativen Entwicklung, um daraus die verschiedenartige Beeinflussung des Reiseverkehrs zu lesen.

[131]) Aus Bericht und Rechnung über die Verwaltung der Treib-Seelisberg-Bahn-Aktiengesellschaft.
[132]) Monate: Mai/Juni/Juli/August/September/April.
[133]) Eröffnung 30. Mai 1916.
[134]) Sehr gutes Fremdenverkehrsjahr.
[135]) Die bis anhin höchste erreichte Personenfrequenz anläßlich der Jahrhundertfeier der Schweiz. Eidgenossenschaft 1291—1941.

Die Witterung übt auf alle Unternehmungen, die irgendwie mit Vergnügungs- oder Erholungsverkehr in Zusammenhang stehen, einen tiefgreifenden Einfluß aus. Wie sehr die meteorologischen Verhältnisse den wirtschaftlichen Erfolg der Treib-Seelisberg-Bahn bestimmen, zeigen uns die Bemerkungen in den Geschäftsberichten, wo die Wetterlage immer an erster Stelle erörtert wird.

Folgende Gegenüberstellung spricht dafür, wie sehr ein Jahr mit schlechter oder ausnehmend günstiger Witterung die Frequenzen einer Verkehrsanstalt zu beeinflussen vermag. Die Sommersaison gilt im Gebiete des Kts. Uri als ungünstige. Die Personenfrequenzen dieses Jahres verglichen mit denjengen des vorangehenden und nachfolgenden, ergeben folgendes Bild:

	1925	1926	1927
Treib-Seelisberg-Bahn	115 328	100 262	112 323

Demgegenüber herrschte während den Sommermonaten des Jahres 1935 recht gutes Wetter. Wie der Personenverkehr der Treib-Seelisberg-Bahn darauf reagierte, sei in folgenden Zahlen wiedergegeben:

	1934	1935	1936
Treib-Seelisberg-Bahn	80 162	89 594	80 073

Den obigen Zusammenstellungen können wir entnehmen, daß die jährlich auf- und absteigenden Personenzahlen der Treib-Seelisberg-Bahn das Spiegelbild der jeweiligen Witterungsverhältnisse sind [136]).

Neben den Witterungsverhältnissen spielen auch wirtschaftliche, sowie politische Krisen mit, den normalen Geschäftsverlauf zu stören; wie weit dies bei unserem Betriebe eintritt, sei durch einige Beispiele erörtert:

Die Wirtschaftskrise in den dreißiger Jahren drückte die Personenfrequenzen ganz erheblich herab. Vor 1930 (ab 1925) zählte man jährlich durchschnittlich 116 600 Passagiere. Zwischen 1931 bis 1938 war dieser Durchschnitt nur noch ca. 86 300, was nach unserm Dafürhalten hauptsächlich auf die Krisenerscheinungen zurückzuführen ist. Wir belegen diese Beobachtung durch eine Bemerkung im Geschäftsberichte 1932: »Die Wirtschaftskrise macht sich auch bei unserem Unternehmen in vermehrtem Maße bemerkbar . . .« Das Jahr 1937 brachte einen erfreulichen Frequenzanstieg. Im Jahre 1938 waren es die immer wieder ins Volk gestreuten Kriegsgespräche, welche die Reiselust vieler, besonders der Ausländer fühlbar hemmten. Es ist wohl diesem Umstand zuzuschreiben, daß die Kurorte am See

[136]) Geschäftsbericht 1926: »Die Zeit vom 1. Mai bis 30. September wies bloß 54 helle Tage auf; besonders schlecht war das Wetter in der Vorsaison.«
Geschäftsbericht 1935: »Der in der Hauptsache günstigen Witterung darf es zum guten Teil zugeschrieben werden, daß die Bahn gegenüber 1934 eine Mehrfrequenz von 11 432 Personen hatte.«

auch in der Hauptsaison nur lückenhaft besetzt wurden, während sie im Vorjahre überfüllt waren [137]).

Ein interessantes Bild über die Verkehrsverteilung geben uns die Tagesfrequenzen. Da sich ein Großteil der einheimischen Bevölkerung nur an Sonn- und Feiertagen einen Ausflug gestatten kann, hat sich auch auf der Treib-Seelisberg-Bahn ein eigener Passagiertyp entwickelt, der allgemein als »Sonntagsausflügler« bezeichnet wird [138]). Diese Erscheinung hat besonders in den Saisonmonaten Juli/August, evtl. auch September je nach Wetter, ein sehr starkes Anschwellen der Personenziffern zur Folge (s. Tab. 18).

Der Ausflugsverkehr bildet einen Hauptbestandteil des Personentransports auf der Treib-Seelisberg-Bahn, Ob derselbe zu- oder abnimmt, hängt nicht nur von der Witterung, sondern namentlich von tarifpolitischen Einflüssen ab (Ermäßigungen für Schul- und Gesellschaftsfahrten, Sonntagsbillette, Ferienabonnemente etc.). Für das Jahr 1918 ist im Geschäftsberichte folgendes zu lesen: »Die zunehmende Kohlennot zwang die mit Dampf betriebenen anschließenden Transportanstalten zu mehrmaligen einschneidenden Fahrplanreduktionen [139]). Dieser Umstand, in Verbindung mit den bedeutenden Taxerhöhungen und der Aufhebung der Gesellschafts- und Schulfahrtsbillette, bewirkte naturgemäß eine starke Einschränkung des Reisendenverkehrs. Es ist daher nicht zu verwundern, daß Unternehmungen wie das unsrige, die meistenteils auf den Ausflüglerverkehr angewiesen sind, durch diese ungünstigen Verhältnisse in vermehrtem Maße in Mitleidenschaft gezogen wurden.« Das Jahr 1919 schloß gut ab. Der Jahresbericht führt darüber aus: »Die Frequenz kann in Anbetracht der Verhältnisse und der obwaltenden Umstände als sehr gut bezeichnet werden. Ein großer Prozentsatz des Personenverkehrs entfällt auf die Sonn- und Feiertage und die Pilgertage, an welchen die Bahn eine Taxermäßigung durch Ausgabe von Sonntagsbilletten gewährt.« (s. Geschäftsbericht 1919.) Wie nachteilig sich diese *Taxreduktionen* auf das Geschäftsergebnis auswirken, zeige folgendes Beispiel auf [140]):

1929: 128 617 Reisende — 1941: 131 887 Reisende
Frequenzzunahme = 3 %

1929: Fr. 83 436.— Einnahmen a. Personenverkehr — 1941 Fr. 61 015.— Einnahmen a. Personenverkehr
Rückgang der Einnahmen = 27 %

[137]) Geschäftsbericht 1938.
[138]) Schaller, a. a. O., S. 53.
[139]) Die Personenfrequenzen auf der T. S. B. sind vom Zubringerdienste des Dampfschiffs stark abhängig. Darum ist die Fahrplangestaltung der D. G. V. für die Bahn von vitalem Interesse.
[140]) Anläßlich der 650-Jahrfeier 1941 war der Zuspruch für verbilligte Fahrten außerordentlich groß. Dem Geschäftsbericht 1943 ist zu entnehmen: »Die Normaltaxen stehen nur mehr auf dem Papier.«

Tabelle 18

Tagesfrequenzen der Treib-Seelisberg-Bahn [141])
(1918 und 1919) [142])

Tag	Juli	Aug.	Sept.	Tag	Juli	Aug.	Sept.
		1918				1919	
1.	165	310	919 *	1.	252	557	330
2.	130	197	139	2.	101	462	426
3.	119	217	292	3.	135	838 *	428
4.	126	723 *	339	4.	202	480	243
5.	103	277	322	5.	210	543	364
6.	161	452	214	6.	696 *	649	260
7.	494 *	143	430	7.	290	467	1084 *
8.	307	568	397 *	8.	149	544	556
9.	186	278	156	9.	183	614	593
10.	126	228	295	10.	188	1296 *	452
11.	146	872 *	100	11.	215	456	320
12.	190	314	125	12.	238	555	271
13.	259	259	195	13.	353 *	380	357
14.	443 *	451	352	14.	262	926	915 *
15.	288	1615 *	904 *	15.	400	2624 *	384
16.	345	377	307	16.	153	493	176
17.	218	375	371	17.	224	903 *	224
18.	202	830 *	207	18.	126	343	221
19.	277	501	180	19.	405	618	117
20.	330	536	78	20.	544 *	431	199
21.	608 *	403	248	21.	279	545	249 *
22.	392	360	513 *	22.	425	280	140
23.	196	358	131	23.	154	357	177
24.	394	354	67	24.	194	989 *	229
25.	367	628 *	65	25.	268	402	213
26.	353	204	156	26.	564	607	205
27.	298	363	74	27.	942 *	327	153
28.	183 *	333	108	28.	603	494	293 *
29.	334	253	483 *	29.	725	259	173
30.	359	176	118	30.	304	354	104
31.	447	356	—	31.	585	886 *	—
Tot.	8 546	13 311	8 285		10 369	19 679	9 856

* = Sonn- und Feiertage.

[141]) Geschäftsberichte.
[142]) Wir wählten die Jahre 1918 und 1919 absichtlich, weil die Einflüsse des Ausflugsverkehrs hier deutlich hervortreten.

Der Ausflugsverkehr vermag bis zu einem gewissen Grade das eventuell fehlende internationale Reisepublikum zu ersetzen, wenigstens quantitativ. Allein infolge ihrer starken Konzentration auf einen einzigen Tag führen sie zu einem *Stoßverkehr,* der oft schwierig zu bewältigen und für den Betrieb ökonomische Nachteile verursacht [143]). Dem Berichte der Treib-Seelisberg-Bahn für 1916 ist zu entnehmen: »Was den Betrieb gerade an Sonntagen etwas schwierig gestaltete, ist der Umstand, daß sich der große Verkehr nur auf zwei bis drei Schiff-An- und -Abfahrten konzentriert, daß öfters vier bis fünf Supplementszüge nötig werden.«

Dem lokalen Personenverkehr kommt als ausgleichendes Moment nur geringe Bedeutung zu [144]). Man trug diesen Bedürfnissen jedoch Rechnung und führte im Jahre 1932/33 auf Begehren der Gemeinde Seelisberg den Winterbetrieb ein [145]).

In den dreißig Jahren ihres Bestehens(1916—1946) hat die Treib-Seelisberg-Bahn insgesamt 2 563 455 Personen befördert. Trotz der Mehrbelastung, die der Bahn durch die Einführung des Ganzjahresbetriebes, sowie durch die außerordentlichen Einschränkungen im Reiseverkehr zur Zeit der Wirtschaftskrise in den dreißiger Jahren erwuchs, beanspruchte sie niemals fremde Hilfe und steht als wirtschaftlich gefestigtes Unternehmen da.

Mit der Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882 und der Einstellung der Gotthardpost über den Alpenpaß war das Urserntal vom Verkehr mit der Außenwelt ziemlich abgeschnitten. Es ist daher nicht verwunderlich, daß in Bälde neue Bahnprojekte auftauchten, die einen Anschluß der Talschaft an die Gotthardbahn bezweckten. Schon anläßlich der Vorarbeiten für den Bau der Gotthardbahn tauchte der Gedanke auf, eine Verbindung mit dem Urserntal her-

[143]) Die beiden Wagen der Treib-Seelisberg-Bahn können pro Fahrt 120 Personen aufnehmen, was pro Wagen 60 Personen trifft. Dieses geringe Fassungsvermögen hat beim Stoßverkehr seine Nachteile. Nach Schaller eignen sich die Lokomotivbahnen Dank ihrer großen Zahl von Personenplätzen in diesem Falle sehr gut (S. 58).

[144]) Der Lokalverkehr auf der Treib-Seelisberg-Bahn beträgt nach genauen Ermittlungen ca. 6,5 %. Zur Beförderung von Truppen während der Kriegsjahre wurde die Bahn kaum verwendet. Sie hatte darum keinen Anteil an dieser Hochkonjunktur, die sich für viele Unternehmungen äußerst günstig auswirkte (s. Straßenbahn Altdorf-Flüelen etc.).

[145]) Der Winterbetrieb wurde unter folgenden Voraussetzungen eingeführt (s. Bericht der T. S. B. 1932):

wenn die den Winterbetrieb hindernden Ansprüche von der Gemeinde auf ihre Kosten beseitigt werden;

wenn die Gemeinde allfällig nötige Schneeräumungsarbeiten auf ihre Kosten übernimmt.

wenn das Betriebsergebnis die vorgeschriebenen Rückstellungen und die Verzinsung des Obligationenkapitals gestattet; wenn sich der Verkehr ohne Neueinstellung von Personal abwickeln läßt.

zustellen [146]). Doch bis zum Bau einer Bahn durch die Schöllenen nach Andermatt sollte noch viel Wasser die Reuß hinabfließen. In den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts gelangten mindestens drei Konzessionsgesuche an die Bundesversammlung, wovon eines aus militärischen Gründen abgelehnt, die beiden andern bewilligt wurden. Allein die nachfolgenden Schwierigkeiten bei der Finanzierung machten beide Projekte unausführbar. Schließlich bewarb sich im Jahre 1903 ein Konsortium um die Konzession, die im Juni 1904 erteilt wurde. Im Auftrage der damaligen Initianten arbeitete Ing. Zschokke ein Projekt aus, das im großen und ganzen bei der späteren Erstellung der Bahn seine Verwirklichung fand. Eine wesentliche Rolle, sowohl bei der Konzessionserteilung wie bei der Aufstellung des Finanzplanes, spielte die Frage des Ausbaues der Bahn für den Jahresbetrieb. Es ist begreiflich, daß die Finanzierung wegen der sehr hohen Kosten auf erhebliche Schwierigkeiten stieß, denn in der Schweiz hatte bereits damals das Vertrauen in die Rentabilitätsmöglichkeiten der Bergbahnen vielfach nachgelassen. Es wurden daher auch mit ausländischen Finanzgruppen Verhandlungen angebahnt, ohne daß solche zu einem Ziele führten. Erst als einer französischen Gesellschaft im Jahre 1908 die Konzession für den Bau einer Bahn von Brig nach Disentis erteilt wurde, änderte dies die Erfolgsaussichten der Schöllenenbahn wegen der erwarteten Verkehrszunahme gewaltig. Nachdem die Finanzierung endlich gesichert war, konnte mit dem Bau im Mai 1913 begonnen werden. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges 1914 war für die Schöllenenbahn eine Katastrophe. Auf militärischen Befehl mußten die Bauarbeiten unverzüglich eingestellt, durften jedoch später mit beschränkter Belegschaft weitergeführt werden. Infolge Arbeitermangel, sowie des schlechten Wetters wegen, traten im Bahnbau große Verzögerungen ein. Ebenso verschlechterte die sich geltend machende Teuerung die Finanzlage des Unternehmens. Mit Hilfe von Bund und Kanton gelang es dennoch, das begonnene Werk glücklich zu beendigen. Am 12. Juli 1917 war die Eröffnung der Bahn [147]).

Wir richten auch bei diesem Bahnbetriebe das Hauptaugenmerk auf den Personenverkehr. Zum Unterschied der bereits behandelten Unternehmungen tritt beim Personentransport auf der Schöllenenbahn zum Sommersaison- und Lokalverkehr zusätzlich der Wintersaisonverkehr. Nach der Struktur der vorliegenden Unterlagen teilen wir die Entwicklung des Personenverkehrs im obgenannten Betriebe in ihre einzelnen charakteristischen Phasen auf. Wir befassen

[146]) Das erste Gotthardbahnprojekt sah einen Tunneleingang auf 1465 m ü. M. bei Andermatt vor. Ing. Favre beabsichtigte die Verbindung mit dem Urserntal durch einen vom Gotthardtunnel ausgehenden Lift herzustellen. Doch der frühe Tod des kühnen Erbauers des Gotthardtunnels machte es diesem unmöglich, seinen Plan zu verwirklichen.

[147]) Müller A., 25 Jahre Schöllenenbahn 1917—1942, S. 7—10.

uns in erster Linie mit dem Zeitabschnitt von 1917—1930, den wir die Periode des Aufstiegs nennen.

Die 13jährige Periode von 1917—1930 weist, abgesehen vom Jahre 1919 sowie einzelnen Saisonschwankungen, einen sehr regelmäßigen und stetig steigenden Personenverkehr auf [148]). Dieser wurde vor allem durch die Wiederaufnahme des internationalen Reiseverkehrs, sowie die Betriebseröffnung der Furka-Oberalpbahn im Jahre 1926 günstig beeinflußt [149]). Die zunehmende Autokonkurrenz, die sich schon nach den 1920er Jahren fühlbar machte, ebenso das Krisenjahr 1926, sowie allfällige Witterungseinflüsse, verursachten keine Frequenzrückschläge [150]).

Tabelle 19

Der Reiseverkehr auf der Schöllenenbahn [151])
(1917—1930)

Jahr	Betriebsdauer	Personenverkehr absolut	Index
1917	173 Tage [152])	16 544	12,8
1918	354 »	28 623	22,2
1919	293 »	27 787	21,5
1920	245 »	31 411	24,3
1921	334 »	38 990	30,2
1922	238 »	40 417	31,3
1923	255 »	49 680	38,5
1924	245 »	56 533	43,8
1925	365 » [153])	75 278	58,4
1926	365 »	82 106	63,7
1927	365 »	90 172	69,9
1928	366 »	98 477	76,4
1929	365 »	117 403	90,1
1930	365 »	128 860	100,0

[148]) Die nötige Einstellung des Winterbetriebes im Jahre 1919 hatte einen Frequenzausfall von ca. 10 % zur Folge. Die Frequenzzunahme von 1917—1930 beträgt 78 %.

[149]) Der Bericht für das Jahr 1926 des Verwaltungsrates der Sch. B. führt aus: »Die schlechte Witterung der Monate Juni, Juli, die späte Eröffnung der Bergpässe sowie das Sinken des französischen Frankens und der englische Streik haben ihren Einfluß auf den Personenverkehr ausgeübt. Die Inbetriebsetzung der F. O. B. hat aber erfreulicherweise diesen Ausfall mehr als ausgeglichen.«

[150]) Bericht für das Jahr 1921: »Durch die Einführung der Rundreisen: Luzern-Brünig-Grimsel-Furka-Andermatt-Luzern durch Gesellschaftsauto sind uns viele fremde Reisegesellschaften als Passagiere verlorengegangen.«

[151]) Aus Berichten des Verwaltungsrates an die Generalversammlung der Aktionäre.

[152]) Bahneröffnung am 12. Juli 1917.

[153]) Nach der Erstellung der nötigen Lawinenschutzverbauungen konnte mit dem Jahre 1925 der Ganzjahresbetrieb aufgenommen werden.

Wie sich der Reiseverkehr zwischen 1917—1930 durch seine steigende Tendenz auszeichnete, so änderte er von 1930—1938 seinen Grundcharakter vollständig (s. Tab. 20). Innerhalb von 8 Jahren vollzieht sich wellenförmig das Absinken des Personenverkehrsvolumens und erreicht seinen Tiefstand Anno 1938. Noch deutlicher als der Rückgang der Personenfrequenzen beleuchtet die prekäre Finanzlage des Unternehmens diese Krisenperiode. Nämlich im Jahre 1937 wurde eine dritte durchgreifende Sanierungsaktion eingeleitet und durchgeführt. Die Kapitalverluste der Aktionäre und Geldgeber beliefen sich in diesem Zeitpunkt seit der Gründung der Bahn auf ca. 2¼ Millionen Franken, abgesehen von der dauernden Ertragslosigkeit eines wesentlichen Teils der investierten Gelder [154]). Die in Tabelle 20 zusammengestellten Zahlen geben ein Bild dieser »Krisenperiode« wieder.

Tabelle 20

Der Reiseverkehr auf der Schöllenenbahn
(1931—1938)

Jahr	Personenverkehr	
	absolut	Index (1930=100)
1931	106 876	84,4
1932	113 339	87,9
1933	96 776	75,1
1934	103 129	80,0
1935	89 564	68,7
1936	87 331	67,6
1937	90 614	70,3
1938	83 360	64,6

Der Kriegsausbruch im Jahre 1939 leitete für den Personenverkehr auf der Schöllenenbahn eine äußerst günstige Konjunkturperiode ein. In diesem Momente zeigte sich auch die große militärische Bedeutung der Bahn. Diese Tatsache gab den Bundesbehörden Veranlassung ihres Ausbaues, speziell um ihre Leistungsfähigkeit zu verstärken. Hauptbestandteil des Personenverkehrs bildeten die Militärtransporte. Nicht zu unterschätzen ist jedoch der Touristen- und *Wintersportverkehr,* der sich seit der Lahmlegung des Autos wieder auf die Bahnen konzentrierte [155]).

[154]) Müller A., a. a. O., S. 24.
Betr. den Witterungseinflüssen auf die Personenfrequenzen der Bahn siehe Seite 34.

[155]) Eine Differenzierung zwischen Militär- und Zivilverkehr ist mangels Unterlagen nicht möglich.
Bemerkung zu [155]): Am 16. Nov. 1942 wurde der durchgehende Winterbetrieb zwischen Andermatt und Sedrun aufgenommen. Das Bündner-Oberland erhielt dadurch eine sehr gute Verbindung mit Anschluß an die Gotthardbahn, was auch die Sch. B. günstig beeinflußte.

Tabelle 21

Der Reiseverkehr auf der Schöllenenbahn
(1939—1945)

Jahr	Personenverkehr absolut	Index (1930=100)
1939	101 666	78,8
1940	125 989	97,6
1941	209 321	162,4
1942	255 195	198,0
1943	352 400	273,5
1944	295 361	229,2
1945	243 915	189,3

Wie bereits hingewiesen, kommt beim Personentransport auf der Schöllenenbahn dem Wintersaisonverkehr besondere Bedeutung zu. Der Ausbau für den Winterbetrieb war frühzeitig geplant, konnte aber wegen der hohen Kosten, die die Erstellung von Galerien und Lawinenschutzbauten erforderten, nicht während der Hauptbauzeit verwirklicht werden [156]). In den Jahren 1917/1918/1919 wurde der Winterbetrieb durch die finanzielle Hilfe des Bundes ermöglicht. Am 25. Dezember 1919 mußte der Bahnbetrieb eingestellt werden, da eine neue Bundessubvention nicht mehr erhältlich gemacht werden konnte. Am folgenden Tage übernahm daher die Eidgenössische Postverwaltung die Personen- und Gepäckbeförderung durch die Schöllenen nach Andermatt auf eigene Rechnung. Trotz Protest des Urserntales, den Bahnverkehr im Interesse des Wintersportverkehrs aufrechtzuerhalten, gelang eine Aenderung des Verwaltungsbeschlusses nicht [157]). Dagegen ging man daran, die nötigen Studien zu machen und Voranschläge für den Ausbau der Schöllenen zur Sicherung des Winterbetriebes auszuarbeiten. Das Jahr 1923 brachte endlich die finanziellen Grundlagen. Der definitive Auftrag zur Ausführung der Ausbauarbeiten konnte vergeben und diese im Sommer 1924 vollendet werden. Mit dem Ausbau übernahm die Schöllenenbahn die bedingungslose Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes während des ganzen Jahres [158]).

[156]) Die Korporation Ursern, sowie die zur Teilnahme an der Finanzierung begrüßten Gemeinden der Talschaft wollten sich zuerst zur Uebernahme von Aktien nur verpflichten, sofern sich die Bahn von Anfang an zur Durchführung des Jahresbetriebes bereit erklärte (Müller A., a. a. O., S. 10).

[157]) »Urner Wochenblatt« Nr. 32, Jg. 1919.

[158]) Die Beiträge zum Ausbau für den Winterbetrieb setzten sich wie folgt zusammen: Bund Fr. 185 000, Kanton Uri, Korporation Ursern, Gemeinde Andermatt Fr. 125 000 Minimum, Schöllenenbahn Fr. 50 000 (Müller A., a. a. O., S. 20.

Direkte Nutznießer dieser notwendigen Verkehrsverbesserung im Winter waren das Urserntal und vor allem der Wintersportplatz Andermatt. Aber auch für die Bahngesellschaft brachte die Einführung des Ganzjahresbetriebes nicht nur vermehrte Einnahmen, sondern verminderte auch ihr Ausgabenkonto [159]). An Hand der in Tabelle *22* und *23* zusammengestellten Personenziffern und Betriebseinnahmen, welche wir nach Sommer- und Winterverkehr ausgeschieden, sei die Bedeutung dieses Verkehrs hervorgehoben.

Tabelle *22*

Der Personentransport auf der Schöllenenbahn nach Sommer- und Wintersaisonverkehr [160])

Jahr	Sommer-verkehr	Winter-verkehr	% des Sommer-verkehrs	% des Jahres-verkehrs
	Reisende	Reisende	%	%
1926 [161])	60 799	21 307	34,9	25,9
1927	70 056	20 116	28,7	22,4
1928	74 291	24 186	32,7	24,5
1929	90 445	26 958	29,8	22,9
1930	96 607	32 253	33,3	25,0
1931	79 336	27 540	34,7	25,7
1932	79 800	33 539	42,0	29,5
1933	64 905	31 871	49,0	32,9
1934 [162])	63 792	39 337	61,6	38,1
1935	63 534	26 030	40,9	29,0
1936	59 772	27 559	46,1	31,5
1937	62 142	28 472	45,8	31,4
1938	57 430	25 930	45,1	31,1
1939	63 478	38 188	60,1	37,5
1940	70 916	55 073	77,9	43,7

[159]) Die Betriebsausgaben betrugen Fr. 87 195.— gegenüber Fr. 92 407.— im Vorjahre, oder Fr. 5212.— weniger. Diese kleine Differenz in den Betriebsausgaben zwischen einem Betrieb von 12 Monaten (1919) und von 8 Monaten (1920) beweist, daß es im Interesse der Verwaltung liegt, den Betrieb der Bahn so lange als möglich auszudehnen und die Einstellung erst vorzunehmen, wenn dies wegen der Gefährdung des Betriebes oder wegen den Schneeschwierigkeiten als geboten erscheint (s. Jahresbericht 1919).

Die Räumung der Bahn von Schnee und Eis war im Berichtsjahr die denkbar ungünstigste und verursachte uns sehr große Kosten. Am 9. Jan. 1922 mußte der Winterbetrieb eingestellt werden. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigten, daß ein Winterbetrieb in schneereichen Wintern ohne Ausbau der Bahn unrationell ist (s. Bericht der Sch. B. 1922).

[160]) Aus Berichten des Verwaltungsrates an die G. V. der Aktionäre.

[161]) Differenzierte Angaben über den Personenverkehr sind erst ab 1926 bis 1940 vorhanden.

[162]) Schweiz. Skirennen in Andermatt.

Der Wintersaisonverkehr auf der Schöllenenbahn weist übrigens wie jeder Saisonverkehr Schwankungen auf. Wir beobachten (s. Tabelle 22) seit 1926 einen steten Frequenzanstieg bis ins Jahr 1934. Eine Ausnahme machte die Saison 1932/33, wo infolge Schneemangel und politischen Umbruchs in Deutschland der Reiseverkehr nicht in Fluß kam. Die Jahre 1935 und 1936 verzeichnen starke Rückschläge (Un-

Tabelle 23

Betriebseinnahmen aus dem Personentransport auf der Schöllenenbahn während des Sommer- und Wintersaisonverkehrs [163])

Jahr	Saison-dauer	Sommer	Saison-dauer	Winter	% des+) Sommer-verkehrs	% des+) Jahres-verkehrs
	Tage	Franken	Tage	Franken	%	%
1917	81	16 069	92	6 196	38,5	27,8
1918	182	22 518	172	13 644	60,6	37,7
1919	183	23 325	110	22 642	97,0	49,2
1920	153	39 071	92	8 682	22,2	18,1
1921	183	46 794	151	11 559	24,7	19,8
1922	153	53 512	85	6 999	13,0	11,5
1923	153	65 696	102	7 673	11,6	10,4
1924	153	78 824	92	9 566	12,1	10,8
1925 [164])	183	87 686	182	26 179	29,8	22,9
1926	183	91 646	182	27 404	29,9	23,0
1927	183	104 632	182	26 633	25,4	20,2
1928	183	111 940	183	33 321	29,9	22,9
1929	183	113 525	182	33 607	29,6	22,9
1930	183	106 896	182	38 747	36,2	26,6
1931	183	85 333	182	30 557	35,8	26,3
1932	183	78 824	183	37 733	47,8	32,3
1933	183	70 667	182	34 125	48,2	32,5
1934 [165])	183	66 759	182	44 009	65,9	39,7
1935	183	65 846	182	28 481	43,2	30,1
1936	183	57 088	183	18 987	33,3	22,0
1937	183	59 384	182	32 731	55,1	35,5
1938	183	59 351	182	31 228	52,6	34,4
1939	183	65 750	182	40 903	62,2	38,3
1940 [166])	183	77 020	183	61 735	80,0	44,4

\+ Winterverkehr.

[163]) Aus Berichten der Sch. B.
[164]) Einführung des Jahresbetriebes.
[165]) 28. Schweiz. Skirennen in Andermatt.
[166]) Ab 1940 keine Differenzierung der Angaben.

sicherheit der politischen Verhältnisse und Fortdauer der Wirtschaftskrise im In- und Auslande). Der Winter 1937 war für den Sportverkehr sehr gut. Die Frankenabwertung, ferner die Erholung der Weltwirtschaft zog vornehmlich englisches Reisepublikum an. Diese vielversprechende Entwicklung fand durch den Kriegsausbruch 1939 ihren vorläufigen Abschluß. Es ist interessant, daß sich bei der Schöllenenbahn im Winterbetrieb die Personenziffern bis 1934 in aufsteigender Linie bewegen, während beim Sommerpersonentransport schon 1930 ein starker Rückgang einsetzt. Wir begründen dies einerseits durch das Wegfallen des Autotourismus im Winter, anderseits durch das Fehlen konkurrenzfähiger Wintersportplätze im Gebiete der Zentralschweiz [167]).

Wie aus den Betriebseinnahmen (s. Tab. 23) hervorgeht, ist der Winterverkehr vor 1926 infolge Unsicherheit der Verbindung großen Schwankungen unterworfen [168]). An eine normale Saison war kaum zu denken. So kam es öfters vor, daß eine Zu- oder Abreise durch die Schöllenen wegen herrschender Lawinengefahr für mehrere Tage aussichtslos war. Dies hatte für den Wintergast unliebsame Reiseverzögerungen oder Wartefristen in Göschenen bzw. Andermatt zur Folge und wirkte sich auf den Bahnbetrieb wie den Platz Andermatt nachteilig aus.

Der Winterverkehr ist ein verkehrsausgleichender Faktor. Eine durch schlechte Witterungsverhältnisse beeinträchtigte Sommersaison wird durch einige gute Wintermonate kompensiert. Als Beispiel diene das Jahr 1934 mit einer geringen Sommerfrequenz von 63 543 Personen (schlechte Witterung), welcher eine sehr gute Wintersaison mit 39 337 Fahrgästen folgte, was im Vergleiche mit dem Vorjahre eine Zunahme von 19 % bedeutete [169]). Die Wirkung einer günstigen Wintersaison wird noch besser beleuchtet, wenn man die Saisondauer, im Sommer mit gewöhnlich 120 Tagen, im Winter mit nur ca. 80 Tagen berücksichtigt.

Die Gruppierung des Personenverkehrs nach Klassen ermöglicht uns, den Reiseverkehr auf der Schöllenenbahn auf seine Qualität zu prüfen. Leider reichen die uns zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht in die Zeit (vor 1890) zurück, wo sich dieser *Wechsel vom Einzelreisenden zum Massenverkehr* vollzog. Aus Tabelle 24 geht jedoch trotz ihrer zeitlichen Beschränktheit deutlich hervor, daß mit

[167]) Andermatt, Engelberg, Rigi und Einsiedeln waren bis in die dreißiger Jahre einzige Wintersportplätze in der Zentralschweiz. In den letzten Jahren vergrößerte sich diese Zahl merklich; so sind zu nennen: Stoos, Oberiberg, Klewen, Melchsee-Frutt u. a. m.

[168]) Die Wintersaison 1922/23 litt mangels sicherer Verkehrsverbindungen (s. Bericht der Sch. B. 1922). Jahresbetrieb seit 1925.

[169]) 1934 weist die höchste Winterfrequenzzahl vor den Kriegsjahren 1939—1945 auf. Dazu trugen stark die Taxvergünstigungen auf allen Bahnen bei (Sportbillette, Ferienabonnements).

der Zunahme des Reiseverkehrs die Qualität der Reisenden abnimmt. Diese Qualitätsverschiebung trat damals zugunsten des Automobils ein. Heute trifft eine ähnliche Erscheinung den Autotourismus, die durch die Entwicklung zum billigen Volks- und Gesellschaftswagen gefördert wird.

Tabelle 24

Der Personenverkehr auf der Schöllenenbahn nach Klassen [170])

Jahr	Klasse	Reisende	in %	Klasse	Reisende	in %[171])
1926	II	9 429	11,6	III	72 677	88,4
1927	II	9 332	10,3	III	80 840	89,7
1928	II	10 464	10,6	III	88 013	89,4
1929	II	15 156	12,9	III	102 247	87,1
1930	II	16 721	12,9	III	112 139	87,1
1931	II	11 834	11,0	III	95 042	89,0
1932	II	10 136	8,8	III	103 203	91,2
1933	II	9 238	9,5	III	87 538	90,5
1934	II	11 136	10,8	III	91 993	89,2
1935	II	8 117	9,0	III	81 447	91,0
1936	II	7 926	9,1	III	79 405	90,9
1937	II	9 527	10,5	III	81 087	89,5
1938	II	7 354	8,0	III	76 006	92,0
1939	II	7 856	7,7	III	93 810	92,3
1940	II	12 041	9,5	III	113 948	90,5

Beim Volke hat heute die Reisefreudigkeit stark zugenommen. Trotzdem versuchen die Transportanstalten den Reiseverkehr durch Tarifermäßigungen zu vergrößern. Dies zeigen die bisher ergriffenen Tarifmaßnahmen und der allmählich vorgenommene Ausbau der Sondertarife durch Einführung der Rückfahrten, der kombinierbaren Rundreisebillette, der Gesellschaftskarten, der Sonntagsbillette, der Abonnements usw. Es bestehen daher in quantitativer und qualitativer Hinsicht die engsten Wechselbeziehungen zwischen den natürlichen und künstlichen Faktoren der Verkehrsentwicklung [172]).

Wie sich diese Tarifermäßigungen beim Personenverkehr der Schöllenenbahn auswirken, stellen wir in folgender Tabelle dar.

Nach unserer Berechnung beträgt die Zahl der mit Taxermäßigung reisenden Personen auf der Schöllenenbahn im Durchschnitt 55,5 %, also mehr als die Hälfte. Daran sind beteiligt: die Gesellschaftskarten mit 16 %, die Generalabonnements mit 14 %, die Ein-

[170]) Zusammengestellt aus den Berichten der Sch. B.
[171]) In % der Jahresfrequenzen.
[172]) Gölden Hubert, a. a. O., S. 138.

heimischenbillette mit 9,5 %, die Beamtenkarten mit 9,3 %, die Militär- und Sonntagsbillette etc. mit 6,7 %. Der Lokalverkehr liegt etwas höher, als aus dem prozentualen Anteil der einheimischen Fahrkarten zu schließen ist. Nach der Bevölkerungsstruktur im Urserntal sind auch Beamtenbillette am Lokalverkehr beteiligt, so daß dieser nach unseren genauen Schätzungen 14 % des Gesamtverkehrs ausmacht [173]).

Tabelle 25

Der Personenverkehr auf der Schöllenenbahn zu Voll- und Ausnahmetarifen [174])

Jahr	Volltarif		Ausnahmetarif	
	Reisende	in %	Reisende	in %
1926	46 621	56,8	35 485	43,2
1927	47 988	53,2	52 184	46,8
1928	51 455	52,2	47 022	47,8
1929	51 266	43,7	66 137	56,3
1930	46 126	35,8	82 234	64,2
1931	34 842	32,6	72 034	67,4
1932	41 638	36,7	71 701	63,3
1933	40 369	41,7	56 407	58,3
1934	43 176	41,9	59 953	58,1
1935	33 066	36,9	56 498	63,1
1936	31 789	36,4	55 542	63,6
1937	30 890	34,1	59 724	65,9
1938	31 318	37,6	52 042	62,4
1939	60 769	59,8	40 897	40,2
1940	85 403	67,8	40 568	32,2

Wenn der Schöllenenbahn während ihres 30jährigen Bestehens die Erfolge versagt blieben, so leistete sie doch speziell dem Urserntal viele nützliche Dienste (Förderung des Fremdenverkehrs) und trug wesentlich zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung bei. Die damalige Begutachtung des Projektes seitens dreier anerkannter Experten ergab eine Rentabilitätswahrscheinlichkeit der investierten Gelder von 4—4¼ %, die sich aber nie ver-

[173]) Beamte und Angestellte der Kasernen- und Festungsverwaltung St. Gotthard, die wohl ortsansässig, als Militärpersonen jedoch nicht Benützer einheimischer Fahrkarten sind. Diese einheimischen Billette werden seit 1926 an alle im Kt. Uri ansässigen Personen ausgegeben.

[174]) Diese Zahlen wurden den Geschäftsberichten der Sch. B. entnommen und zusammengestellt.

Bemerkung: Bei unserer Berechnung verstehen wir den Durchschnitt der Jahre 1926—1940.

wirklichte. Weder diese Sachverständigen, noch die jetzige Bahngesellschaft konnten ahnen, welche verheerende Wirkung die Autokonkurrenz und der Rückgang des Fremdenverkehrs (spez. aus dem Ausland) auf die Betriebseinnahmen der Bahn ausüben sollten [175]).

Im Mai 1910 wurde die Furkabahngesellschaft auf rein privatwirtschaftlicher Grundlage ins Leben gerufen. Vertragsgemäß sollte die Bahn 1914 auf der Gesamtstrecke Brig-Disentis eröffnet werden. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges verhinderte jedoch diesen Plan. Einzig das Teilstück Brig-Oberwald konnte 1915 dem Verkehr übergeben werden. Um die drohende Versteigerung und einen evtl. Abbruch der in Konkurs geratenen alten Furkabahn zu verhindern, bildete sich im Jahre 1924 unter Führung der Visp-Zermatt-Bahn ein Initiativkomitee, das 1925 die Bahn aus der Konkursmasse erwarb. Dank tatkräftiger Mithilfe des Bundes, der drei beteiligten Kantone (Graubünden, Uri und Wallis) sowie der anschließenden Bahngesellschaften (Visp-Zermatt, Schöllenen, Rhätische Bahn) konnte schon ein Jahr später die Gesamtstrecke fertiggestellt und dem Betrieb übergeben werden [176]).

Die ganze Bahn wurde unter ausgesprochen touristischen Gesichtspunkten erstellt und ihre technische Anlage wie ihre Betriebsweise wenigstens für die alpinen Abschnitte Oberwald-Gletsch-Andermatt-Disentis ursprünglich für den reinen Sommerverkehr berechnet [177]). Erst viel später traten ihre volkswirtschaftliche Bedeutung und vor allem ihr militärischer Wert klar zutage. Namentlich in der Absicht, diesen ihren Wert für Volkswirtschaft und Landesverteidigung zu heben, hat der Bund in den letzten Jahren (1940 bis 1942) die ganze Strecke Brig-Disentis auf eigene Kosten elektrifiziert und mit den entsprechenden Betriebsmitteln ausgestattet, sowie den Oberalpabschnitt Andermatt-Disentis für einen einigermaßen sicheren Winterbetrieb eingerichtet [178]).

Der Furka-Oberalpbahn kommt vor allem große Bedeutung zu als Verbindungsglied zwischen Ost- und Westschweiz. Für Uri, speziell für das Urserntal, brachte sie neben der lokalen Verkehrsverbesserung eine starke Belebung des Touristenverkehrs. Derselbe wirkte sich auf das Hotel- und Gastgewerbe, ganz besonders aber auf den Personentransport der Schöllenen- sowie der Gotthardbahn günstig aus [179]).

[175]) Müller A., a. a. O., S. 9.

Bemerkung: Das Ansteigen der zum Volltarif reisenden Personen seit 1939 hat seine Ursache im Wegfallen der Automobilkonkurrenz (s. Tab. 25).

[176]) Offizieller Einweihungsakt am 3. Juli 1926.

[177]) Der Wintersportverkehr wurde 1926 zwischen Andermatt-Nätschen aufgenommen (s. Tabelle 27).

[178]) Diese Angaben wurden zum großen Teil der »N. Z. Z.« Nr. 1010, Juni 1942, und Nr. 164, Januar 1943, entnommen.

[179]) Siehe Fußnote 149, S. 44.

Um die Entwicklung des Personenverkehrs auf der Furka-Oberalpbahn verfolgen zu können, geben wir in Tabelle 26 die Gesamtfrequenzen der Strecke Brig-Disentis wieder. Ueber den Anteil der Stationen im Urserntale am Gesamtverkehrsvolumen sind genaue Unterlagen nicht erhältlich [180]). Einige Angaben ermöglichten es uns, denselben mit einer Quote von 30—35 % einzuschätzen.

Tabelle 26

Der Personenverkehr auf der Furka-Oberalpbahn [181])
(1925—1945)

Jahr	Reisende absolut	Index
1925	50 669	24,7
1926	114 605	56,0
1927	143 694	70,3
1928	167 694	82,1
1929	198 282	97,0
1930	204 348	100 0
1931	173 604	84,9
1932	162 343	79,7
1933	157 216	76,9
1934	139 012	68,0
1935	127 142	62,2
1936	125 673	61,5
1937	131 792	64,4
1938	134 461	65,8
1939	131 430	64,3
1940	140 092	68,5
1941	233 229	114,2
1942	365 860	179,0
1943	476 608	233,2
1944	396 230	193,8
1945	372 212	182,1

Die Entwicklung des Reiseverkehrs bei der Furka-Oberalpbahn weist große Aehnlichkeit mit derjenigen bei der Schöllenenbahn auf. Wir machen die interessante Feststellung, daß auch hier drei Perioden zu unterscheiden sind: der Aufstieg von 1925—1930, die Krise von 1931—1939, die gute Konjunktur von 1940—1945.

Für die Periode des Aufstiegs ist dem Umstand Rechnung zu tragen, daß die Eröffnung der Furka-Oberalpbahn in eine Zeit fiel, wo

[180]) Siehe Fußnote 99, S. 31.

[181]) Diese Zahlen wurden dem 21. Bericht des Verwaltungsrates an die Aktionäre der FO.-Bahn entnommen.

der Reiseverkehr in Hochblüte stand [182]). Der Personenverkehr nahm darum sprunghaft zu und vermehrte sein Volumen innerhalb von 5 Jahren um 75 %. Besonders stark entwickelte sich der Durchreiseverkehr Wallis-Engadin, was 1930 die Einführung des »Glacier Expreß« zur Folge hatte [183]).

Die hereinbrechende Weltkrise, das Ausbleiben des Fremdenverkehrs sowie die Autokonkurrenz, die sich für die Bahn vornehmlich auf der Furkastrecke nachteilig auswirkte, brachten die Furka-Oberalpbahn in den dreißiger Jahren (1931—1939) in eine prekäre Lage [184]).

Als man im Jahre 1938 eine Verbesserung der Verbindungen zwischen Graubünden und der Zentralschweiz ins Auge faßte, lagen seitens der Direktion der Visp-Zermatt, der Schöllenen- und Furka-Oberalpbahn Vorschläge zur Elektrifizierung der Linie und Ersteilung umfangreicher Lawinenschutzbauten vor, die den Winterbetrieb Andermatt-Disentis ermöglichten. Die Aufnahme des Winterverkehrs, die militärische Bedeutung der Bahn sowie das Wegfallen der Autokonkurrenz fanden ihren Niederschlag in einer gewaltigen Steigerung des Personenverkehrs während den Kriegsjahren 1939 bis 1945 [185]).

Neben dem Sommerverkehr (Juni-Oktober) spielt der Wintersportverkehr für den Platz Andermatt eine wichtige Rolle. Ab 1926 verkehren regelmäßig die Sportzüge Andermatt-Nätschen. Ihre Betriebsdauer ist je nach Saison und Schneeverhältnissen bis Ende Februar evtl. bis Mitte März befristet [186]). Welch großer Beliebtheit sich diese Fahrgelegenheiten nach den herrlichen Skigebieten der Oberalp erfreut, ist durch die in Tabelle 27 aufgeführten Zahlen dargelegt. Diese Ziffern bilden ebenfalls einen Gradmesser für die Güte einer Wintersaison.

Die Personenfrequenzen der Sportzüge verlaufen bis 1934 sehr gleichmäßig [187]). Ab 1934 ist ein ziemlich starker Anstieg bis 1938 zu verzeichnen und dies zu einer Zeit, wo der Sommerverkehr bereits eine rückläufige Bewegung eingeschlagen. Diese Erscheinung läßt

[182]) Der nationale wie internationale Reiseverkehr kam nach dem ersten Weltkriege um 1925 in Fluß. Die Betriebseröffnung der Treib-Seelisberg- und der Schöllenenbahn fielen in die Kriegsjahre, was nicht ohne Nachteile war.

[183]) Der »Glacier Expreß« ist eine den Anforderungen größter Reisebequemlichkeit entgegenkommende Zugskomposition der Furka-Oberalpbahn. Sie vermittelt den direkten Verkehr zwischen dem Westen und dem Engadin.

[184]) Eine Autofahrt über den Furkapaß bietet mehr Genuß und Aussicht, als die Bahnfahrt im Talkessel.

[185]) Vor allem trugen die Militärtransporte zur Steigerung des Personenverkehrs bei.

[186]) 1937 Sportbetrieb bis 4. April; 1938 bis 20. März.

[187]) Anläßlich des Schweiz. Skirennens in Andermatt 1934 wurden 56 Sportzüge mit 2848 Reisenden geführt (s. Bericht FO. 1934).

sich erklären, indem gerade damals die Tendenz einer Popularisierung des Skisports die ersten Wurzeln schlug. Im Jahre 1938 wurde der Skilift Nätschen-Gütsch dem Betrieb übergeben und damit eine sportliche Attraktion geschaffen, die auch für den Bahnverkehr günstige Folgen zeitigte.

Tabelle 27

Der Wintersportverkehr Andermatt-Nätschen [188])
(1930—1945)

Jahr	Andermatt-Nätschen	Nätschen-Andermatt
1930	7 404	959
1931	7 343	1 117
1932	7 261	1 201
1933	7 917	1 032
1934	13 852	381
1935	10 560	144
1936	14 861	221
1937	20 581	577
1938	25 144	1 381
1939	22 558	1 470
1940 [189])	9 418	450
1941	12 588	692
1942	12 903	446
1943	16 380	4 244
1944	10 145	338
1945	11 803	377

Von 210 718 Fahrgästen Andermatt-Nätschen benutzten nur 15 030, d. h. 14 %, die Rückfahrt, der Großteil fuhr per Ski ins Tal.

Die Furka-Oberalpbahn kann dank ihrer Modernisierung den Ansprüchen des verwöhntesten Reisepublikums bezüglich Schnelligkeit, Sicherheit und Komfort vollauf genügen [190]).

Am Gesamtverkehr ist der Lokalverkehr mit durchschnittlich 40 % beteiligt [191]). Diese ansehnliche Quote unterstreicht neben der touristischen Bedeutung die volkswirtschaftliche Notwendigkeit der

[188]) Diese Zahlen wurden uns von der Direktion der FOB. zur Verfügung gestellt.

[189]) Ab 1940 trat auch auf den Sportzügen das Militär in den Vordergrund.

[190]) Seit der Elektrifizierung konnten die Fahrzeiten wesentlich verkürzt werden: bei den Schnellzügen Brig-Disentis von 4¾ auf 3¾, bei Leichtschnellzügen mit Halt nur in Gletsch und Andermatt sogar auf 3¼, bei den Personenzügen von 5—5¼ auf 4¼ Stunden (»N. Z. Z.« Nr. 1010).

[191]) Lt. Geschäftsberichten der F.O.-Bahn.

Bahn für das Tavetsch, Ursern und das Goms. Es wäre darum begrüßenswert, wenn dem Wunsche zur Einführung des Jahresbetriebes auf der Strecke Andermatt-Disentis Folge geleistet würde.

Rückblick und Gesamtbild des Reiseverkehrs im Kt. Uri.

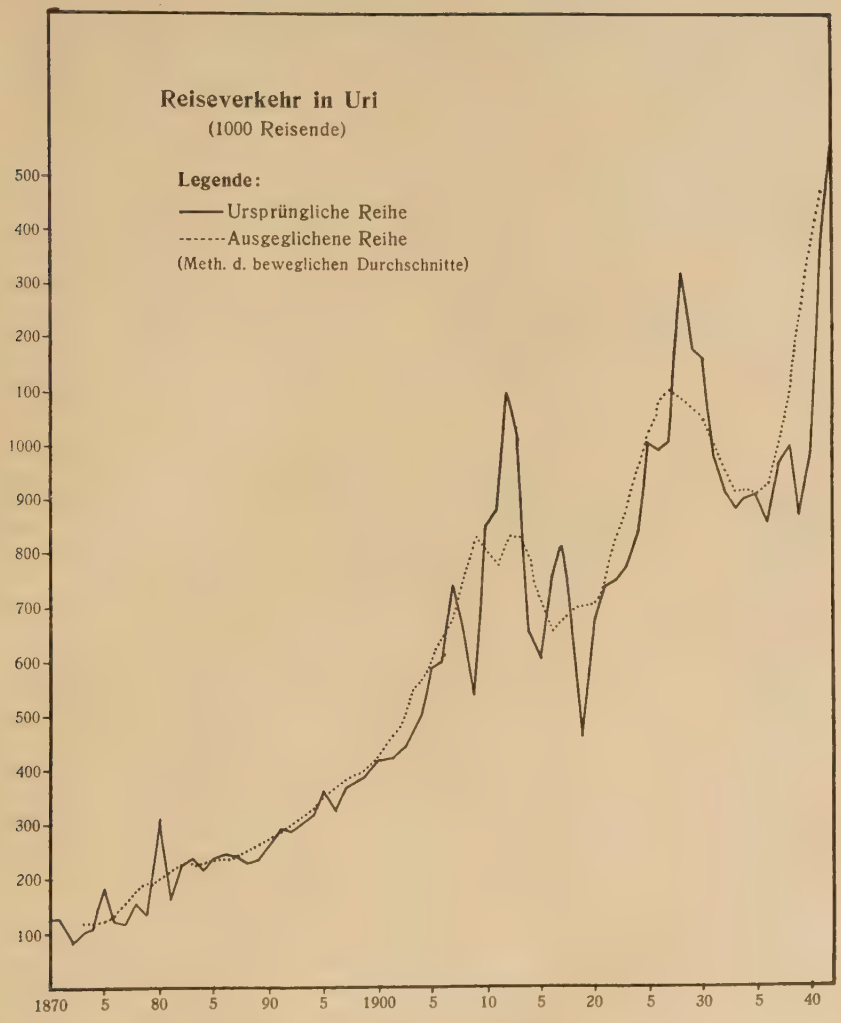
Zwischen Reise- und Fremdenverkehr bestehen naturgemäß die engsten Wechselbeziehungen, zumal Bewegung und Aufenthalt die beiden Bestandteile sind, aus denen der Fremdenverkehr besteht. Dabei kommt dem Reiseverkehr das Primat zu, da er erstens überhaupt eine Voraussetzung des Fremdenverkehrs ist und zweitens seine Quantität und seine Qualität für dessen Entfaltung und Art bestimmend wirken [1]).

Die Unterlagen, auf welche sich unsere Berechnungen (s. Tab. 28) stützen und die in der graphischen Darstellung Nr. 2 wiedergegeben, vermitteln den Entwicklungsverlauf des urnerischen Reiseverkehrs von 1870 bis 1940; sie setzen sich aus den Personenfrequenzen der Gotthardbahn [2]), der Schmalspurbahnen [3]), des Dampfschiffverkehrs auf dem Urnersee [4]) und dem Reisepostverkehr zusammen [5]).

Der Reiseverkehr im Kt. Uri nahm mit dem Bau der Alpenstraßen (Gotthard 1830, Oberalp 1864, Furka 1866, Axenstraße 1865, Klausen 1899) seinen ersten Aufschwung. Das Dampfschiff führte die Reisenden herzu; die Post besorgte den Weitertransport. Dies war die Zeit des Einzelreisenden, die sog. Periode des Luxusverkehrs [6]). Sobald aber der Eisenbahnverkehr einsetzte und man schneller, bequemer und billiger reisen konnte, trat an Stelle des Einzelreisenden der sog. Massenverkehr [7]). Diese Entwicklung war einerseits die Folge eines erhöhten Volkswohlstandes sowie der Steigerung des Reisebedürfnisses, welches namentlich durch das Motorfahrzeug gefördert wurde [8]). Anderseits waren tarifpolitische Einflüsse an der Entfaltung des Massenverkehrs maßgebend beteiligt [9]).

[1]) Gölden, Hubert, a. a. O., S. 32/33.
[2]) 8 Stationen in Uri.
[3]) Treib-Seelisberg, Tram Altdorf-Flüelen, Schöllenen- und Furka-Oberalpbahn, letztere nach Schätzungen.
[4]) 6 Stationen am Urnersee.
[5]) Gotthard-, Furka-, Oberalp-, Klausenpost, nebst einigen lokalen Linien, s. S.
[6]) s. Seite 1.
[7]) s. Seite 29.
[8]) s. Seite 21.
[9]) Gölden, a. a. O., S. 139, stellt bis 1930 eine konstante Senkung der Reisekosten fest, die namentlich in der dritten Klasse zum Ausdruck kommt und offenbar mit der stärkeren Ausnutzung der Spezial- und Ausnahmetarife zusammenhängt. Wir führen als Beispiel die Schöllenenbahn an, welche 55 % ihrer Benutzer zu Ausnahmetarifen beförderte.

Graphische Darstellung 2

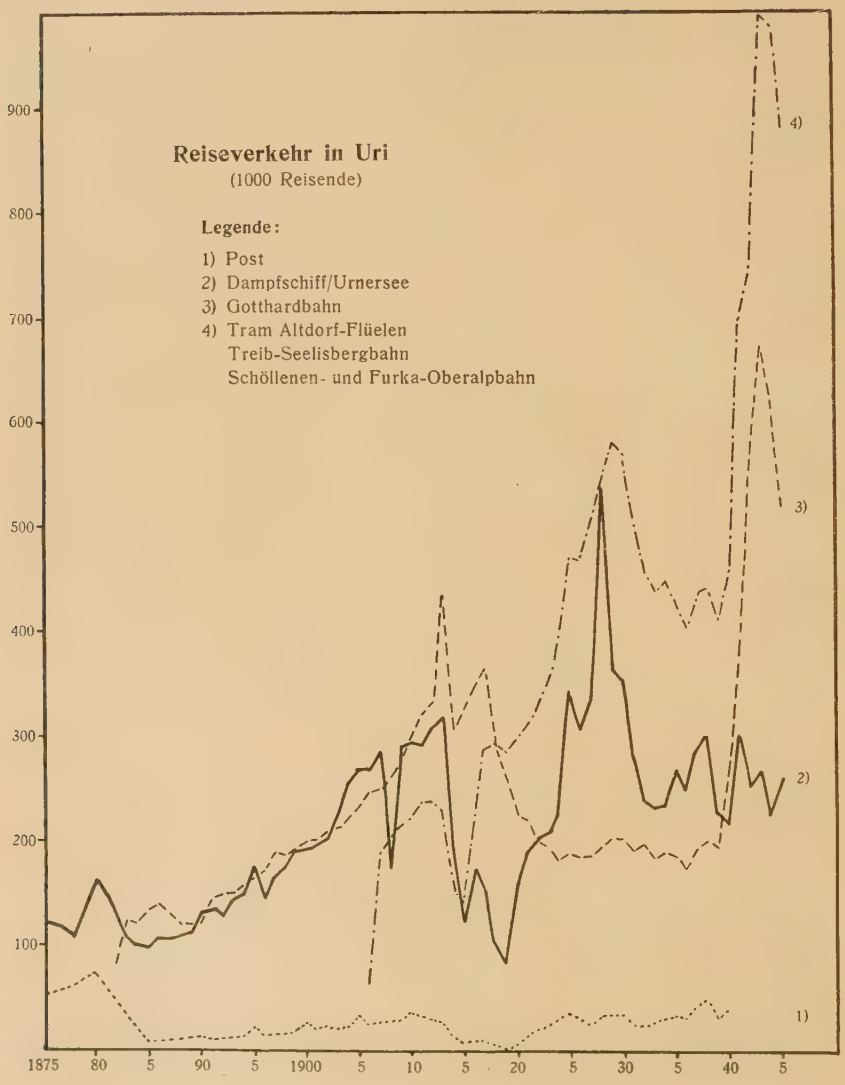


Der urnerische Reiseverkehr weist insgesamt eine steigende Tendenz auf. Einzig während der Zeit von 1912—1916 sowie 1927—1935 tritt eine Depression ein[10]). Es ist zu berücksichtigen, daß mit dem Aufkommen des Motorfahrzeugverkehrs in den 20er Jahren das Kur-

[10]) Vgl. graph. Darstellung 3. Bei den einzelnen Transportmitteln ist die zeitliche Aufeinanderfolge der Depressionen von der Trendkurve (Darstellung 2) verschieden.

venbild nicht mehr genau den Tatsachen entspricht, d. h. der Anstieg bedeutend steiler verläuft (s. graph. Darstellung 2). Durch diesen zusätzlichen Reiseverkehr verschiebt sich das gesamte Kurvenbild in Wirklichkeit nach oben. Für die Periode von 1927—1935 machten wir bezüglich der Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs die Fest-

Graphische Darstellung 3



stellung, daß er den Ausfall der Reisendenfrequenzen auf den andern Transportanstalten nur zu vermindern, nicht aber auszugleichen vermochte [11]). Die große Weltwirtschaftskrise von 1930—1935 wirkte sich folglich nicht nur auf den Bahn- und Dampfschiffverkehr (siehe graph. Darstellung 3) nachteilig aus, sondern auch auf den nationalen wie internationalen Autotourismus. Tatsache ist, daß die Entwicklung des Reiseverkehrs in Uri, gefördert durch die technischen Errungenschaften, einen gewaltigen Aufschwung erlebte (Ausflugsverkehr). Für Uri liegen im Zeitalter der Motorisierung die Chancen äußerst günstig und alle Vorzeichen lassen auf einen guten Gang der zukünftigen Verkehrsentwicklung schließen.

Wir geben im Folgenden die absoluten Zahlen von fünf zu fünf Jahren, ebenso die Indices (1925 = 100) sowie die auf Grund eines durchschnittlich siebenjährigen Zyklus errechneten Kurvenwerte wieder:

Reisende in Tausend

Jahr	Post (0)	Gotthard-Bahn (10)	Schmalspur-Bahnen (20)	Dampfschiff-fahrt (30)
	absolut	absolut	absolut	absolut
1870	52 [1])	—	—	74
1875	58 [2])	—	—	124
1880	73	81 [1])	—	164
1885	7 [3])	134	—	96
1890	13 [4])	120	—	122
1895	21 [5])	164	—	176
1900	25 [6])	197	—	193
1905	33	228	57 [1])	268
1910	37 [7])	297 [2])	222	293
1915	18	326	138	122
1920	5 [8])	225	298 [2])	154
1925	37 [9])	187	471	342
1930	36 [10])	203	571 [3])	352
1935	36 [11])	186	422	365
1940	42 [12])	263	460	216
1945	19 [13])	517	885	260

Post (0):
[1]) Gotthardpost 1871.
[2]) Oberalppost 1865 eröffnet; Furkapost 1866.

[11]) Wir möchten die Bedeutung des Autoverkehrs für Uri nicht schmälern, sondern darauf hindeuten, daß jedem Verkehrsmittel große volkswirtschaftliche und touristische Bedeutung zukommt. Der Bahn- wie der Autoverkehr sind krisenempfindlich und bei beiden ist bei schlechtem Wetter ein Rückgang zu verzeichnen.

Reisende in Tausend

Gesamttotal

Jahr	Absolute Werte[1])	Index Werte	Ausgeglichene Werte[1])
1870	126	12,1	—
1875	182	17,5	125,0
1880	318	30,6	192,7
1885	237	22,7	233,7
1890	265	25,5	264,0
1895	361	33,8	334,7
1900	415	40,0	408,5
1905	586	56,5	568,1
1910	849	81,0	830,0
1915	604	58,2	804,5
1920	682	65,7	701,7
1925	1037	100,0	965,2
1930	1162	112,0	1071,5
1935	909	87,6	918,8
1940	981	94,6	1239,4
1945	1681	162,1	—

[1]) s. graph. Darstellung 2

[3]) Gotthardpost: am 1. Januar 1882 eingestellt.
[4]) Reisefrequenzen: Oberalp, Furka, Hospental-Göschenen, Altdorf-Unterschächen.
[5]) Zusätzlich Treib-Seelisberg.
[6]) Zusätzlich Flüelen-Altdorf-Unterschächen; Klausen 1900 eröffnet.
[7]) 1909 Wiederaufnahme des Postverkehrs über den Gotthard.
[8]) Andermatt-Göschenen (Bahn im Winter eingestellt).
[9]) Andermatt-Realp.
[10]) 1926 Oberalppost eingestellt.
[11]) Post Amsteg-Bristen eröffnet.
[12]) Postbetrieb mit Ausnahme vom Klausen (Flüelen-Unterschächen) eingestellt.
[13]) Flüelen-Unterschächen.

Gotthardbahn (SBB) (10):
[1]) 1. Juni 1882 eröffnet.
[2]) Gotthardbahn vom Bund übernommen.

Schmalspurbahnen (20): Straßenbahn Altdorf-Flüelen, Treib-Seelisberg-Bahn, Schöllenen-Bahn, Furka-Oberalp-Bahn (20).
[1]) Straßenbahn Altdorf-Flüelen am 25. 8. 1906 eröffnet.
[2]) Treib-Seelisbergbahn 30. 5. 1916; Schöllenenbahn 12. 7. 1917 eröffnet.
[3]) Furka-Oberalpbahn am 1. 7. 1926 eröffnet.

Dampfschiffahrt (30): Betriebsübernahme durch die Vereinigte Dampfschifffahrtsgesellschaft Vierwaldstätter See 1870. Unsere Frequenzangaben beziehen sich nur auf den Urnersee.

Der Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr verteilt sich bis 1920 folgendermaßen [12]):

Jahr	Post-verkehr[1])	Dampfschiff-verkehr[2])	Bahn-verkehr[3])
	%	%	%
1875	31,8	58,7 [4])	—
1880	22,9	51,7	52,6 [5])
1890	4,8	49,7	45,3
1900	5,9	46,5	47,6
1910	4,2	34,6	61,2
1920	0,9	22,6	76,5

[1]) Reisepostverkehr.
[2]) 6 Stationen am Urnersee.
[3]) 8 Stationen der SBB.
[4]) 1871.
[5]) 1883.

[12]) Mit dem Aufkommen des Automobil- bzw. des Motorfahrzeugverkehrs lassen sich diese Anteile nicht mehr bestimmen.

ZWEITER TEIL.

Der Fremdenverkehr im Kanton Uri

1. Kapitel:

Begriff, Grundlagen und Arten des Fremdenverkehrs in Uri.

a) Der Begriff »Fremdenverkehr«.

Wie bereits bemerkt (s. S. 6), vollzieht sich der Fremdenverkehr, dieser Lebensspender unserer Hotellerie, in zwei Etappen: Reise und Aufenthalt. Die Ortsveränderung, der raumüberwindende Verkehr (Reise), sie sind Voraussetzung für das Verweilen am fremden Ort. Deshalb: ohne Verkehr keine Hotellerie, oder umgekehrt: je größer das Verkehrsvolumen, um so stärker die davon ausgehende Befruchtung.

Der Fremdenverkehr besitzt im Aufsuchen fremder Orte — also nach der Ueberwindung räumlicher Entfernungen — und im Aufenthalt an diesen Orten, sei es zu Erholungs-, Vergnügungs- oder Heilzwecken usw., wesentliche Merkmale. Gölden definiert den Fremdenverkehr als jene Art des Personenverkehrs, *bei dem Menschen zu irgendeinem Zwecke an einem fremden Orte sich aufhalten, wobei aber durch den Aufenthalt selbst keine Niederlassung zur Ausübung einer dauernden oder zeitweilig hauptsächlichen Erwerbstätigkeit begründet werden darf* [1]). Der Tourist tritt nur als Verbraucher, als Konsument, in Erscheinung, er verausgabt Einkommensteile, ohne damit eine Erwerbsabsicht zu verbinden. Gerade das Fehlen des Erwerbsmotivs neben dem Kriterium des Aufenthaltes am fremden Ort sind konstitutive Merkmale des Fremdenverkehrs.

Der Fremdenverkehr ist Gegenstand der Verkehrspolitik, zumal die Wechselbeziehungen der Menschen auf Grund von Reisen helfen, die Verkehrsmittel zu schaffen und mitzuerhalten, die für die Verteilung sowie die Konsumtion von wirtschaftlichen Gütern notwendig sind [2]). Gölden zählt den Ausflugsverkehr, den Lokalverkehr zwischen Ortschaften einer Talschaft oder eines Bezirks usw. nicht zum Fremdenverkehr. In Uri spielt im Zeitalter des Automobils der Ausflugsverkehr eine wichtige Rolle. Obwohl beim Ausflugsverkehr der Akzent mehr auf der räumlichen Bewegung ruht, ist damit auch

[1]) Gölden Hubert, a. a. O., S. 8.

[2]) Der Fremdenverkehr hilft nicht nur mit, Verkehrsmittel zu erhalten, er schafft selbst solche, z. B. Fremdenverkehrsbahnen, Unterkunftsstätten usw.

meistens ein Aufenthalt verbunden, so daß Zugehörgkeit des Ausflugsverkehrs zum Begriff des Fremdenverkehrs anzunehmen ist [3]).

b) Seine Grundlagen.

Unter den menschlichen Wanderungsvorgängen hat der Fremdenverkehr besonders in jüngster Zeit eine wichtig gewordene Stellung inne. Die Grundlagen, die ihn im allgemeinen, wie in unserem besonderen Falle im Kt. Uri, entscheidend förderten, lassen sich in natürliche, kulturelle, technische, wirtschaftliche und individuelle einteilen.

1. Natürliche Voraussetzungen.

Uri besitzt natürliche Verkehrswege, die nach allen Himmelsrichtungen ausstrahlen. Dank der dadurch geschaffenen günstigen Verkehrslage bildete es während Jahrhunderten ein Durchgangsland von europäischer Bedeutung (s. S. 2—4). Zum eigentlichen Reiseland machte Uri erst das Alpenerlebnis zu Ende des 18. Jahrhunderts. Es kündigte sich an durch vereinzelte Bergbesteigungen (Alpinismus) und in der Reiseliteratur, wo die Hinweise auf die Schönheit und Vielgestaltigkeit des Urnerlandes zahlreich sind (s. S. 8) [4]). Wir führen unter andern namentlich Goethe, Chateaubriand, Shelley,

[3]) Vgl. Hunziker W., Fremdenverkehr und Fremdenverkehrslehre in zeitgemäßer Betrachtung. 15. Publik. d. Schweiz. Fremdenverkehrsverbandes, 1941, S. 14.

Bemerkung: Schorer Edgar, Schweizerische Wirtschaftsperspektiven, 1942, S. 105, sieht im Fremdenverkehr eine Dienstleistung. Dienstleistungen riefen nach der Errichtung von Hospizen und in späteren Jahrhunderten nach Gasthäusern und Hotels. Gerade diese Dienstleistungen aus Menschenfreundlichkeit, diese Gutmütigkeit und Hilfsbereitschaft hat den Ruf Uris als Reiseland begründet.

[4]) Als Pioniere, die Uri dem Alpinismus erschlossen, seien genannt: Dr. med. Karl Franz Lusser aus Altdorf und P. Placidus a Spescha aus Disentis. Ersterer war von frühester Jugend an ein begeisterter Berggänger. Er war sowohl in geologischer wie in botanischer Hinsicht ein großer Naturfreund und durchstreifte seine engere Heimat nach allen Richtungen. Er hat durch seine Wanderbeschreibungen unbedingt viel dazu beigetragen, Uri in der Touristenwelt bekannt zu machen. P. Placidus a Spescha bestieg den Oberalpstock, den Badus und machte durch seine Bergfahrten über den Krüzlipaß vor allem das Maderanertal bekannt. Diesen beiden Pionieren folgten später in den 1830er Jahren Melchior Ulrich aus Zürich, Gottlieb Studer aus Bern (Kleine Windgälle, Sustenhorn, Sustenjoch), G. Hoffmann aus Basel (Gr. Scheerhorn 1842), Prof. Escher v. d. Linth aus Zürich (Düssistock 1842). Um 1850 Erschließung des Maderanertals durch Kaplan Furger. Er stand nicht nur als Berggänger, sondern auch als leutseliger Gastgeber bei den Bergfreunden in gutem Ruf. Das Göscheneralptal folgte in den 1890er Jahren. Die Gründung des Schweizerischen Alpenklubs 1863 trug viel zur Förderung des Alpinismus in Uri bei. Von 1864 an wurden die urnerischen Tourengebiete bereits kartographisch aufgenommen. Siehe »Die Schweiz im 19. Jahrhundert.« Bd. III, 1900, S. 422 ff.

Victor Hugo, Balzac, Dickens und Wagner an, deren Reiseschilderungen ihre Zeitgenossen und folgende Generationen zum Besuche Uris veranlaßten [5]).

Das Klima Uris ist entsprechend seiner Bodengestaltung sehr mannigfaltig. In der Talsohle ist es milde und warm. Die Vegetation ist im Frühling sogar gegenüber den nördlichen Kantonen um mehrere Wochen voraus. Diesen Vorzug verdanken wir dem Föhnwind, der den Schnee wegschmilzt, die Nebel verscheucht und die Zahl der klaren und sonnigen Tage erheblich steigert [6]). Freilich hat der Wind auch seine Unannehmlichkeiten. Im Frühling und im Herbst rast er oft mit unheimlicher Heftigkeit durch die Täler, und im Sommer macht er die Luft zeitweise schwül und drückend. Mit zunehmender Höhe wird dann das Klima allmählich rauher, aber auch kräftiger und anregender. Dank äußerst günstiger klimatischer Voraussetzungen trat das Urserntal mit Andermatt schon in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts in die Reihe der Winterkurorte ein. Dr. Martin Neukomm schreibt in seiner klimatologisch-medizinischen Skizze »Andermatt als Winter-Kurort« 1887 folgendes: »Aerzte und gebildete Laien, die aus eigener Anschauung den Winter von Andermatt kannten, der sich durch eine große Zahl von nebelfreien, sonnigen Tagen auszeichnet, haben schon vor Jahren auf die angedeutete Aehnlichkeit mit Davos hingewiesen [7]).« Tatsache ist, daß

[5]) Gos Charles, Voyageurs illustres en Suisse. Bern 1937.

[6]) Uri liegt in einer ausgesprochenen Föhnzone, welche die Witterung stark beeinflußt. Aus diesem Grunde haben wir oft trotz schönsten Wetters einen schlechten Besuch unserer Berge zu verzeichnen, weil die Meteorologische Zentralanstalt diesem Umstande in der Wettervorhersage keine oder zu wenig Beachtung schenkt. Nach Oechslin Max, Die Wald- und Wirtschaftsverhältnisse im Kt. Uri. Beiträge zur geobotanischen Landesaufnahme 14/1927, S. 41 ff., gehört das Gebiet zwischen Urnersee und Amsteg zu den nebelfreiesten Zonen der Schweiz. Göschenen, am Fuße der Schöllenen, mit dem »steten Windzug«, zeigt bereits durchgehende Nebelverteilung, während das Urserntal die Herbstnebel aufweist und klaren Winter besitzt. Die mittlere Zahl der Nebeltage betrug:

Stationen:	Altdorf	Gurtnellen	Göschenen	Andermatt
Jahrestotal:	14,4	91,6	99,0	39,4

[7]) Wir geben folgend einen Vergleich zwischen Davos und Andermatt wieder, zusammengestellt von Herrn Billwiller, Direktor der Schweiz. Meteorologischen Zentralanstalt (Dr. M. Neukomm, Andermatt als Winter-Kurort, S. 9 ff.):

Windstille:

Davos auf 3mal 365 Beobachtungen durchschnittlich 702 Calmen.
Andermatt auf 3mal 365 Beobachtungen durchschnittlich 747 Calmen.

Helle Tage (Beobachtungen Andermatt 1864/1880; Davos 1867/1884):

pro Jahr durchschnittlich	Davos . . .	99 helle Tage
pro Jahr durchschnittlich	Andermatt .	99 helle Tage
Im Winter (Oktober—März)	Davos . . .	57 helle Tage
Im Winter (Oktober—März)	Andermatt .	57 helle Tage

in der Urner Gebirgsluft Faktoren vorhanden sind, die auf Gesunde und Kranke einen wohltätigen Einfluß ausüben [8]).

Als Orte mit Heilquellen nennen wir das Moosbad (radium-aktiv und eisenhaltig) bei Altdorf im 16. Jahrhundert, sowie die Heilquelle in Unterschächen (Schwefel, Vitriol, Steinsalz, Alaun, Kalk) um 1414 entdeckt [9]).

2. Kulturleistungen.

Neben natürlichen Voraussetzungen zählen historische Stätten (Rütli, Tellskapelle, Telldenkmal u. a. m.) zu Anziehungspunkten für den Fremdenverkehr in Uri. Nicht zu verkennen ist auch heute die Werbewirkung des Freiheitsdramas »Wilhelm Tell« von Schiller, dessen Aufführungen in Altdorf Uri weit über die Landesgrenzen bekannt machen [10]).

3. Technische und wirtschaftliche Grundlagen.

Verkehrswege und Verkehrsmittel gaben dem Fremdenverkehr die Richtung. Uri nützte seine günstigen Verkehrsmöglichkeiten aus. Verbesserung im Verkehrswesen (Ausbau des Straßennetzes, s. S. 8 ff., Schaffung von Verkehrsmitteln, Post, s. S. 10 ff., Dampfschiff, S. 22 ff., Eisenbahn, S. 28 ff., Auto, S. 17 ff.) und in der Beherbergung (vermehrter Komfort), trugen nach 1930 neben dem psychologischen Faktor des Zuges in die Berge entscheidend dazu bei, den Fremdenverkehr zu fördern.

Nebeltage (Beobachtungen 1877—1881, während Oktober—März):
Davos 67 und Andermatt 86.
Oktober nicht mitgerechnet: Davos im Durchschnitt 9 Nebeltage, Andermatt im Durchschnitt 10 Nebeltage.

Lufttemperatur: Durchschnitt für Davos —2,96 (Oktober—März); Durchschnitt für Andermatt —2,94 (Oktober—März).

Niederschläge: Niederschlagsmenge in Davos 747 mm; Niederschlagsmenge in Andermatt 1259 mm.
Niederschlagstage in Davos 141, davon 73 mit Schnee; Niederschlagstage in Andermatt 126, davon 67 mit Schnee.

[8]) Wir zitieren: Neukomm M. Dr., Andermatt als Winter-Kurort. Eine klimatologisch-medizinische Skizze, Zürich 1887. Guimbail H. Dr., Etude médicale sur les climats d'altitude et en particulier sur la vallée d'Ursern, Monaco 1896. Ferner Kesselbach Dr., Urnerische Kurorte. Gotthard-Expreß Nr. 6/1909. Vor allem Heilung von Nervosität, Lungentuberkulose, Blutarmut, Anregung des Stoffwechsels usw.

[9]) Die Bedeutung dieser Heilquellen ist heute stark geschwunden, das Moosbad ist sogar außer Betrieb. Die Quelle von Unterschächen hatte früher einen guten Ruf, wurde doch ihr Wasser in Einern bis nach Glarus getragen. Vgl. Dr. Kesselbach, a. a. O., Gotthard-Expreß Nr. 6, 1909.

[10]) Durch die Einweihung des Telldenkmals von Kissling 1895 erhielt die Idee der Tellaufführung in Altdorf mächtige Anregung. Erste Vorstellung 1899 mit 45 000, 1900 mit 48 000, 1901 mit 37 000 Zuschauern. »Urner Wochenblatt«, Nr. 32, 1919.

Der Transit von Reisenden und Gütern stellte Uri schon frühzeitig mitten in den großen Verkehr zwischen Norden und Süden hinein. Der Kontakt mit der Welt war für die Wirtschaftsgesinnung des Urnervolkes bestimmend und daher letzten Endes entscheidend für die Freizügigkeit im Fremdenverkehr. Neben der Landwirtschaft trugen die Einnahmen aus dem Transitverkehr während Jahrhunderten für Uri am meisten ein. Als diese Erwerbsquelle mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 versiegte, trat an ihre Stelle das Gasthofgewerbe, welches eine wesentliche Voraussetzung des Fremdenverkehrs war.

Neben der Wirtschaftsgesinnung eines Volkes bilden Volkseinkommen (Erstarkung des Wohlstandes breitester Volksmassen besonders in der Periode 1870—1914), Kapital- und Kreditverhältnisse (Ausbau von Verkehrsmitteln, Modernisierung von Gastbetrieben), Wirtschaftsordnung (Eisenbahngesetz, Motorfahrzeuggesetz [11]), Hotelbauverbot usw.), und wirtschaftspolitische Maßnahmen (Tarifpolitik, Handelspolitik [12]), Währungspolitik [13]), Subventionen, Ausreiseverbote usw.), die Grundbedingungen der Erhaltung bzw. Förderung des Fremdenverkehrs [14]).

4. Individuelle Momente.

Zum Verkehrswillen, dem im Menschen sitzenden Drang, fremde Völker, Länder und Städte zu sehen sowie ihre Eigenart kennenzulernen, kommt das Verkehrsbedürfnis. Letztgenanntes kann geistiger, körperlicher, wirtschaftlicher, politischer oder gesellschaftlicher Art sein [15]).Diese beiden Faktoren sind eigentlich die wichtigsten Ursachen des Personenverkehrs im allgemeinen, des Reise- und Fremdenverkehrs im speziellen.

c) Die Arten des Fremdenverkehrs.

Wir unterscheiden in Uri folgende Arten:

1. Nach *Ursachen und Zwecken:* den Erholungs-, Vergnügungs-, Sport-, Mode- und Pilgerverkehr. Je nachdem, ob jemand freiwillig

[11]) Der Motorfahrzeugverkehr war von 1904—1909 auf dem Gebiete des Kts. Uri verboten. Einschränkungen auf bestimmten Straßenstücken wurden bis 1917 aufrechterhalten, was sich auf die Hotellerie schädigend auswirkte, s. S. 17.

[12]) Der Fremdenverkehr wird heute zum zwischenstaatlichen Vertrags- und Kompensationsobjekt. Verrechnung von Reisenden gegen Warenpositionen.

[13]) Die Abwertung des Schweizerfrankens als währungspolitische Maßnahme zum Zwecke der Ankurbelung des Reise- und Fremdenverkehrs nach der Schweiz.

[14]) Gölden Hubert, a. a. O. 14.

[15]) Pirath C., Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934, S. 13.

zu Vergnügungs- und Sportzwecken [16]) oder aus Zwang infolge wirtschaftlichen (Beruf), kulturellen, gesellschaftlichen oder gesundheitlichen Gründen seinen Wohnsitz verläßt, sprechen wir von ungebundenem bzw. gebundenem Fremdenverkehr [17]).

2. Nach der *Dauer des Aufenthaltes:* a) kurzfristiger oder Passanten-, Wochenend-, Sportverkehr; b) langfristiger oder Kur-, Erholungs- oder Studienverkehr [18]).

3. Nach der *Jahreszeit:* Frühlings-, Sommer-, Herbst- und Wintersaison.

4. Nach der *Herkunft der Gäste:* In- und Ausländerverkehr.

5. Nach *quantitativen Merkmalen:* Einzel-, Gesellschafts- oder Massenverkehr.

Wir werden auf die einzelnen Arten des Fremdenverkehrs im nächsten Kapitel zurückkommen, so wie sie in den verschiedenen Entwicklungsstadien in Erscheinung treten.

2. Kapitel.

Die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Uri, seine quantitativen und qualitativen Wandlungen.

a) Zur Geschichte des Fremdenverkehrs in Uri.

Als erster begeisterte sich der Tourist (Tourist = Vergnügungsreisender, Wanderer, auch Bergsteiger; Touristik = Kunst des Reisens und Wanderns) der Attraktion der Alpenschönheit und wurde so zum Begründer und Motor des Fremdenverkehrs in Uri. Er besuchte Uri, welches Ebel 1809 eine der sehenswertesten Gegenden des schweizerischen Hochlandes schildert, als einsamer Naturpilger [1]). Mit der Erstellung der Kunststraße über den St. Gotthard 1820—1830 — der Einrichtung eines regelmäßigen Post- und Dampfschiffverkehrs (s. S. 10 ff. und 22 ff.) wurden indessen die Grundlagen dazu geschaffen, daß auch ein weniger zahlungskräftiges, dafür aber zahlreicheres Publikum mühelos über diesen Bergpaß reisen und sich damit am Urnersee, im Reuß- wie im Urserntale ein reger Fremdenverkehr entfalten konnte. Mit der Eröffnung der Gott-

[16]) Der Fremdenverkehr aus Vergnügungs- oder Sportzwecken ist ausgesprochener Luxus- auch Modeverkehr. Die Modeanschauungen spielen im Fremdenverkehr eine große Rolle, und ihre Rückwirkungen sind auch in Uri zu vermerken, s. S. 76. Für den Pilgerverkehr kommt Maria-Sonnenberg auf dem Seelisberg in Betracht; es sind daselbst eigene Pilgerherbergen vorhanden.

[17]) Vgl. Gölden, a. a. O., S. 10.

[18]) Uri zählt zwei Studienanstalten in Altdorf.

[1]) Ebel J. G., Anleitung, auf die nützlichste und genußvollste Art die Schweiz zu bereisen. Bd. IV, S. 389. Zürich 1809.

hardbahn 1882 (s. S. 29) und der damit noch schnelleren und billigeren Fahrt waren schließlich selbst die Voraussetzungen für die Entwicklung des Fremdenverkehrs zum eigentlichen Massenverkehr erfüllt[2]). In diese Zeit fallen die Gründungen des Verkehrsvereins Flüelen 1885, des Verkehrsvereins Uri 1888, später in den 1890er Jahren folgt der Verkehrsverein Ursern. Ein wichtiges Ereignis im urnerischen Fremdenverkehr brachte die Einführung des Wintersports in Andermatt im Jahre 1905/06. Erstaunliche Wandlungen im Fremdenverkehr hatte in jüngster Zeit nun auch das Aufkommen des Automobils als Verkehrsmittel im Gefolge. Wegen seines großen Alpenstraßennetzes fand gerade in Uri der Autotourismus gute Entwicklungsmöglichkeiten. Besonders nach dem ersten Weltkriege bis in unsere Tage ist die von ihm ausgehende »Befruchtung« für Fremdenverkehr und Hotellerie nicht zu verkennen.

b) Statistische Hinweise.

Wir gaben im ersten Teil unserer Arbeit ein Bild über die Ergebnisse, welche vor allem die Errungenschaften auf dem Gebiete des Transportwesens für den Reiseverkehr in Uri zeitigten. Bevor wir uns mit den einzelnen Entwicklungsphasen des Fremdenverkehrs in Uri befassen, sei über die Zusammensetzung der in graphischer Darstellung 4, S. 70, wiedergegebenen Zahlenwerte folgendes bemerkt:

Im Mittelpunkt der Zählung steht der Gast. Seine Ankunft im Hotel wird auf Grund eines von ihm selbst ausgefüllten Anmeldescheines statistisch erfaßt. Wohl geben die Zahlen der Gäste Anhaltspunkte über den Umfang des Reiseverkehrs, über den Wert des Fremdenverkehrs besagen sie sozusagen nichts. Das wichtigste Instrument zur Schätzung des Fremdenverkehrswertes bildet die Zahl der Uebernachtungen oder Logiernächte. Ihre Zahl dividiert durch diejenige der Ankünfte ergibt die Aufenthaltsdauer. Je nachdem diese lang oder kurz ist, steigt oder sinkt die prozentuale Bettenbesetzung. Das in einer Prozentzahl ausgedrückte Verhältnis der Logiernächtezahl zur Kapazität, d. h. Aufnahmefähigkeit eines Betriebes, nennt Gurtner nach der Formel

$$\left.\frac{\text{Logiernächte} \cdot 100}{\text{Bettenzahl} \cdot 365}\right\} = \text{Jahresfrequenz.}$$

Die Grundlagen zur Bestimmung des Fremdenverkehrsvolumens in Uri bilden die *Frequenzstatistiken* von Unterkunftsstätten und Studienhäusern[4]). Da im Gebiete von Uri der Fremdenverkehr sta-

[2]) Heinemann Franz, a. a. O., S. 30 und 42.

[3]) Gurtner Hermann, Die wirtschaftliche Bedeutung des schweiz. Hotelgewerbes. Hg. Schweizer Hotelier-Verein Basel 1939, S. 81.

[4]) Durch Entgegenkommen des Kollegiums K. B. in Altdorf, sowie des Missionshauses St. Josef, war es uns möglich, den Studienverkehr als Kategorie des Fremdenverkehrs statistisch zu erfassen.

tistisch nie erfaßt wurde, waren wir auf die Angaben des Eidg. Statistischen Amtes seit 1933 angewiesen, für die Orte Andermatt und Seelisberg erhielten wir zusätzliche Angaben bis 1918 von den örtlichen offiziellen Verkehrsbüros zur Verfügung gestellt [5]). Für die Beschaffung des Urmaterials zum Studium der Entwicklung in der Vorkriegszeit (1914—1918) stießen wir auf größte Schwierigkeiten. Wir wandten uns in Form einer Enquête an ca. 40 Besitzer von Unterkunftsstätten im Urserntal (Andermatt, Hospental, Realp, Furkapaßhöhe), in Göschenen, Göscheneralp, Wassen, Amsteg, Maderanertal, Altdorf, Bürglen mit Schächental und Klausenpaßhöhe, ferner in Flüelen, Sisikon und Seelisberg. Diese Rundfrage bezog sich auf die Art des Betriebes, die Feststellung der Frequenzen von Ankünften und Logiernächten, nach der Nationalität der Gäste seit dem Bestehen des Betriebes. Von den uns zugestellten Unterlagen waren viele sehr lückenhaft und konnten in den meisten Fällen nur durch persönliche Erhebung an Ort und Stelle beigebracht werden.

Das Urmaterial stammt aus Fremdenbüchern und Fremdenjournalen [6]). Wir nehmen vorweg, daß ihm alle Mängel einer privaten statistischen Erhebung anhaften. Es wurde bei der Auswahl der Hotels darauf geachtet, daß sowohl Jahres- wie Saisonbetriebe aller Rangstufen, Größen und Moyenneklassen zur Darstellung gebracht, damit unsere Ergebnisse gewissermaßen als Spiegelbild des Entwicklungsverlaufes des Fremdenverkehrs in Uri überhaupt gewertet werden können.

Wir stellen fest, daß es sich mit Ausnahme des Studienverkehrs bei unseren geschätzten und berechneten Frequenzzahlen um Mindestwerte handelt, da die in Privathäusern gegen Bezahlung untergebrachten sowie die in Herbergen wohnenden Personen nicht erfaßt sind.

c) Das Volumen des Fremdenverkehrs.

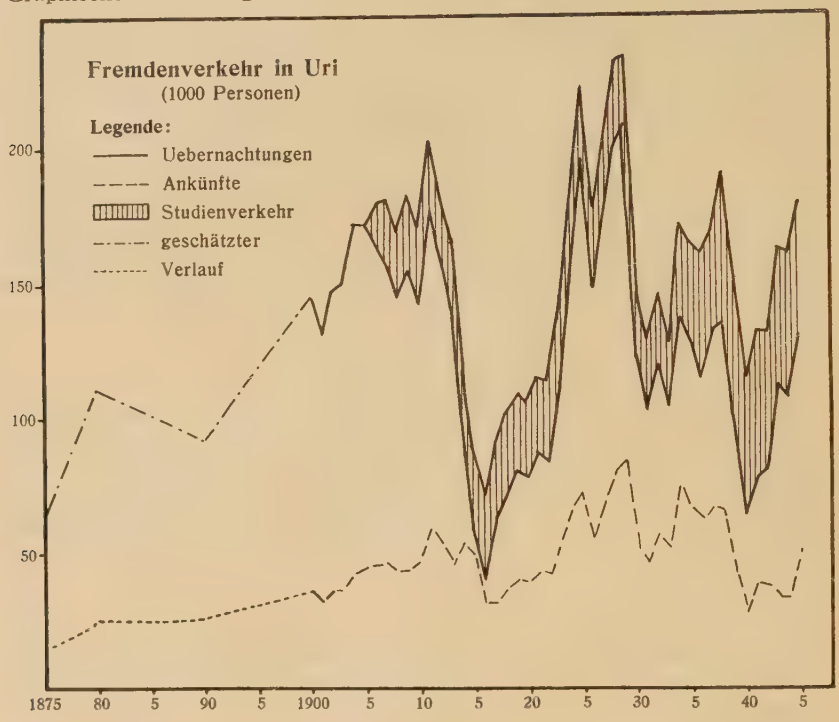
Nachstehende graphische Darstellung 4 gibt den Verlauf der Entwicklung des Fremdenverkehrs in Uri wieder, und zwar bis 1900 nur schätzungsweise angedeutet, von 1900—1934 dürften unsere auf genauen Schätzungen und Berechnungen beruhenden Zahlenwerte dem tatsächlichen Gang der Entwicklung entsprechen. Von 1934 an

[5]) Im Statist. Jahrbuch der Schweiz sind einzig die Orte Andermatt, Flüelen und Seelisberg angeführt. Während der Jahre 1934—1946 fielen 54,7 % der Uebernachtungen in Uri auf diese drei Ortschaften.

[6]) Während in einigen Kantonen der Gast sogar für die Abmeldung einen Schein auszufüllen hatte, war dies in Uri nicht einmal für die Anmeldung notwendig. In den meisten Unterkunftsstätten lag jedoch ein sog. Fremdenbuch auf, das Einschreiben blieb hingegen dem freien Willen des Gastes überlassen.

fanden die vom Eidg. Statistischen Amt ermittelten Frequenzziffern Verwendung [7]).

Graphische Darstellung 4



[7]) Die Eidg. Fremdenzählung begann am 1. Dezember 1933.

Zum Berechnungsmodus der Frequenzziffern, wie sie der graph. Darstellung 4 zugrundeliegen, sei folgendes bemerkt:

Unsere Unterlagen erfassen die wichtigsten Fremdenorte und Betriebe im Kt. Uri. In der Folge ergab sich bei der Aufrechnung der Uebernachtungen auf 3861 Betten (Eidg. Betriebszählung 1929) durchschnittlich eine Differenz von 22 % gegenüber den Ergebnissen der Eidg. Fremdenverkehrsstatistik für die Jahre 1934—46. Wir wandten diesen Fehlersatz für die Jahre 1922—1934 an (siehe Anhang Seite 116), für die Periode von 1900—1921 ergab die Aufrechnung der Uebernachtungen von 270 Betten auf die Ergebnisse der Eidg. Fremdenverkehrszählung von 1934—37 eine durchschnittliche Differenz von 10 %. Diesen Fehlersatz wandten wir unter Berücksichtigung der vom Schw. Hotelier-Verein ermittelten Bettenzahl von 1894 und 1912 an. Ab 1906 kamen die uns vom Kollegium Karl Borromäus in Altdorf zur Verfügung gestellten Logiernächtezahlen, ab 1934 jene des Missionshauses St. Josef in Altdorf zusätzlich dazu. Wir nahmen pro Schuljahr eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 270 Tagen an.

Zur Bestimmung der Ankünfte nahmen wir für die Zeit von 1900—1914 eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 3 5 Tagen; von 1914—1920 von 1,8 Tagen; von 1921—1934 von 2,3 Tagen an.

Folgende Zahlenwerte dienen unseren Kurven als Grundlage:

Jahr	Gastgewerbe		Studienverkehr[8])	
	Auskünfte	Übernachtungen	Übernachtungen	Total[9])
1900	36 000	145 000	—	145 000
1901	32 000	131 000	—	131 000
1902	26 000	147 000	—	147 000
1903	37 000	150 000	—	150 000
1904	43 000	172 000	—	172 000
1905	45 000	172 000	—	172 000
1906[10])	46 000	164 000	15 390[10])	179 758
1907	46 000	157 000	24 030	181 053
1908	43 000	145 000	24 030	169 061
1909	44 000	154 000	29 160	183 860
1910	47 000	141 000	28 350	170 158
1911	59 000	178 000	26 190	204 190
1912	53 000	158 000	24 840	182 840
1913	46 000	140 000	28 350	168 350
1914	54 000	97 000	18 630	115 630
1915	49 000	61 000	27 270	88 270
1916	31 000	40 000	30 240	70 240
1917	31 000	63 000	28 890	91 890
1918	36 000	72 000	29 700	101 700
1919	40 000	80 000	28 080	108 080
1920	39 000	78 000	28 080	106 080
1921	43 000	87 000	28 890	115 890
1922	42 000	85 000	29 700	114 700
1923	55 000	110 000	29 160	139 160
1924	66 000	153 000	28 890	181 890
1925	73 000	198 000	25 110	223 110
1926	56 000	147 000	29 700	176 700
1927	69 000	174 000	27 270	201 270
1928	80 000	201 000	31 320	232 320
1929	84 000	210 000	24 030	234 030
1930	52 000	121 000	27 270	148 270
1931	46 000	102 000	25 920	127 920
1932	57 000	120 000	25 650	145 650
1933	52 000	104 000	23 490	127 490
1934[11])	77 986	139 685	32 400[12])	172 085

[8]) Beim Studienverkehr betrugen die Ankünfte im Durchschnitt 100.
[9]) Total des Fremdenverkehrs in Uri.
[10]) Frequenzen des Kollegiums Karl Borromäus, Altdorf.
[11]) Ab 1934 fanden die Zahlen der Eidg. Fremdenverkehrszählung Verwendung.
[12]) Ab 1934 kamen die Frequenzen des Missionshauses St. Josef in Altdorf dazu.

1935	66 776	128 464	38 070	166 534
1936	62 580	114 405	47 520	161 925
1937	67 344	132 239	40 760	172 999
1938	65 990	136 184	55 890	192 074
1939	45 010	96 858	52 650	149 508
1940	28 866	64 333	49 680	114 013
1941	39 764	78 886	53 650	132 536
1942	38 182	82 786	49 410	132 196
1943	35 530	112 963	50 490	163 453
1944	34 064	108 548	54 000	162 548
1945	51 217	129 141	52 840	181 981

Wir unterscheiden in der Folge die Vorkriegsperiode 1830—1914, in welche in erster Linie die Schaffung jener Auslösungsfaktoren fällt, die zur Erschließung Uris für den Fremdenverkehr führten [13]). Typisch für die Zeit von 1830—1882 ist das Ueberwiegen des Einzelreisenden ausländischer Herkunft. Zwischen 1883—1890 verzeichnen wir dann die ersten Ausfälle sowohl im Reise- wie im Fremdenverkehr [14]). Hingegen kann die Periode von 1890—1914 als diejenige des großen Aufstiegs — als Periode des guten konstanten Fremdenverkehrs betrachtet werden.

In der Nachkriegszeit fällt der große Passantenverkehr auf, dessen Konjunkturempfindlichkeit sinnfällig in graphischer Darstellung 4 festgehalten ist. Die 1920er Jahre beginnen mit einem vielversprechenden Aufstieg. 1930 setzt infolge Wirtschaftskrise eine gegenläufige Entwicklung ein. Die Jahre 1933—1939 brachten Frequenzverbesserungen, leider nur von kurzer Dauer. Wirtschaftliche Maßnahmen des Auslandes (Annektion Oesterreichs, Sudetenkrise etc.) führten zu einer Verminderung des Zustroms von jenseits der Grenzen. Der Kriegsbeginn zerstörte jedoch die schönsten Hoffnungen, die man auf die vorausgehende Entwicklungsphase gesetzt hatte.

Wir vergleichen den Entwicklungsverlauf des Reiseverkehrs mit demjenigen des Fremdenverkehrs und konstatieren, daß der Fremdenverkehr mit ersterem nicht Schritt zu halten vermochte. Während die Kurve des Reiseverkehrs (s. S. 57) mit Ausnahme der Jahre 1914—18 sowie 1930—40 kontinuierlich stark ansteigt, weist der Fremdenverkehr eine relativ geringe steigende Tendenz auf. Besonders in den Nachkriegsjahren nach 1918 beobachten wir bei beiden erhebliche Schwankungen. Wir führen diese auf die Strukturwandlungen im Reiseverkehr einerseits, sowie im Fremdenverkehr ander-

[13]) Siehe Seite 67.

[14]) Gurtner Hermann, Zur Verschuldung des schweizerischen Hotelgewerbes, Bern 1918, S. 70, bezeichnet die Jahre 1885—1890 als solche wirtschaftlicher Tiefpunkte.

seits zurück [15]). Nach unseren Ermittlungen übernachteten Anno 1900 ca. 37 % aller Reisenden im Hotel, 1945 waren es deren noch ca. 10 %. Dieser Entwicklungsverlauf läßt auch in unserem Falle deutlich feststellen, daß mit zunehmendem Reiseverkehr das Fremdenverkehrsvolumen relativ sinkt [16]). Bemerkenswert ist die Kürzung der Aufenthaltsdauer. Es wäre jedoch falsch, darin nur eine Erscheinung der Zeit oder die Zunahme des Autoverkehrs hiefür verantwortlich machen zu wollen. Wohl geben die modernen Verkehrsmittel dem Reisenden die Möglichkeit des häufigen und raschen Wechsels seines Aufenthaltsortes. Es ist jedoch erwiesen, daß das heutige Reisepublikum gerne einige Tage dort verweilt, wo es genügend Anregung findet, um die Reise zu unterbrechen. Anderseits ist der Durchschnittsreisende von heutzutage viel anspruchsvoller, nicht nur in bezug auf Komfort im Hotel selbst, sondern vor allem in bezug auf das ihm am Platze an unterhaltenden, gesellschaftlichen und sportlichen Anlässen Gebotene.

d) Seine quantitativen Wandlungen.

Die Beschaffenheit unserer Unterlagen gestattet uns erst seit 1900 eine Analyse des Fremdenverkehrs im Kt. Uri [17]). Wir betrachten die Frequenzverhältnisse ausschließlich nach ihrer quantitativen Entwicklung, um daraus die verschiedenartige Beeinflussung seines Volumens zu ersehen [18]).

Nach einem Frequenzanstieg von 1900—1905 setzt 1906–1910 infolge schlechten Wetters (1908 amerikanische Finanzkrisis) eine Depressionsperiode ein. Nachteilig wirkte sich ebenfalls bis 1917 die Automobilsperre auf das urnerische Gastgewerbe aus [19]). Das Jahr 1911 brachte einen Rekordbesuch, mit 178 000 Logiernächten die Höchstfrequenz in der Vorkriegszeit. 1912/13 leiteten Krisenerscheinungen und ebenso ungünstige Witterungsverhältnisse eine neue Baisse ein, welche 1916 ihren absoluten Tiefstpunkt erreichte. Es kann folglich der Kriegsausbruch 1914 nicht als primäre Ursache dieses Niedergangs betrachtet werden; daß er diesen jedoch beschleunigte, steht außer Zweifel [20]). Die daraus resultierenden Folgen auf das ur-

[15]) Verbesserungen im Verkehrswesen, Zunahme der Reiselust — Massenverkehr (Ausflugs- und Sportverkehr, Autotourismus).

[16]) Vgl. Gölden H., a.a.O., S. 38.

[17]) Wir konsultierten die Berichte der Verkehrskommission Luzern, verschiedene Zeitungsausschnitte, die Berichte der Urner Kantonalbank, die Berichte des Verkehrsvereins Uri, welche wir mit unserem Kurvenverlauf verglichen.

[18]) Da der Studienverkehr große Konstanz aufweist, die auf geringe Konjunkturempfindlichkeit hindeutet, schließen wir ihn von unserer Untersuchung aus.

[19]) Vgl. Seite 17 ff.

[20]) Wir nehmen den Beginn der Krise schon im Jahre 1908 (amerik. Finanzkrise) an. Als direkte Folge ist der Rückgang amerik. Clientèle in den

nerische Gastgewerbe sind unabsehbare. Einzig die Häuser mit schweizerischer Clientèle hatten Zuspruch, während Betriebe, die auf ausländisches Publikum angewiesen, mit großen Verlusten arbeiteten. Eine besonders starke Einbuße im Fremdenverkehr erlitt sowohl im Sommer als auch im Winter das Urserntal, weil im Festungsgebiet St. Gotthard gelegen [21]). Hemmnisse im Reiseverkehr, wie Einreiseschwierigkeiten und Valutaverhältnisse, störten den normalen Entwicklungsgang 1919 bis 1920. Ab 1920 nehmen die Frequenzen sprunghaft zu — bereits 1925 überschreiten diese die Vorkriegshöchstfrequenz um 11 % [22]). Im Jahre 1926 benachteiligen wiederum ungünstige Witterungsverhältnisse sowie wirtschaftliche Krisen die gute Konjunktur [23]). Die Phase von 1927—1929 zeichnet sich durch Steigen des Fremdenverkehrsvolumens aus. 1929 wird mit 210 000 Uebernachtungen der absolute Höchstpunkt während des zu untersuchenden Abschnitts erreicht. Die nachfolgende Krisenperiode von 1930—1948 weist mit Ausnahme der Jahre 1934, 1937 und 1938 kaum nennenswerte Verbesserungen auf [24]). Der Ausbruch des zweiten Weltkrieges 1939 hatte die fast vollständige Lahmlegung des internationalen Reiseverkehrs sowie Einschränkungen im Binnenverkehr zur Folge, so daß das gesamte Fremdenverkehrsvolumen in Uri stark zusammenschrumpfte [25]). Die Kriegsjahre verzeichnen wohl eine vermehrte Frequenz durch einheimische Kundschaft, doch den Ausfall an ausländischen Feriengästen ersetzt sie nicht.

Wie verschiedenartig die Beeinflussung des Frequenzvolumens nach Ort, Lage und Betriebsklasse, sei anhand graphischer Darstellung 5 dargelegt.

Jahren 1912/13 zu verzeichnen. Die Zeitung »Freier Schweizer« schreibt am 18. Sept. 1912: »Allg. Klage herrscht im Kt. Uri über den diesjährigen Ausfall in der Fremdenindustrie.« Am 4. Juli 1913 lesen wir daselbst: »Der Fremdenverkehr läßt sich bis dato in den Tal- und Berghotels schlecht an. Alles klagt wegen der geringen Frequenz.«

Besonders symptomatisch ist die Notiz vom 18. Dez. 1914: »Grand Hotel Seelisberg, das sich schon lange in finanz. Schwierigkeiten befindet, ist konkursamtlich versteigert und der Eidg. Bank um die Summe von Fr. 700 000.— zugeschlagen worden.«

[21]) Durch Verkehrsbeschränkungen in militärischem Interesse.

[22]) 1922 trafen die ersten ausländischen Gästekontingente aus England, Frankreich, Holland und Skandinavien ein. 1923 machte sich die Rückflut der Reisenden von Italien und Aegypten erstmals seit 1914 bemerkbar. Seekurorte sowie vor- und hochalpine Kur- und Touristenstationen vorzügl. Frequenzen. 1924 und 1925 Frequenzzunahme.

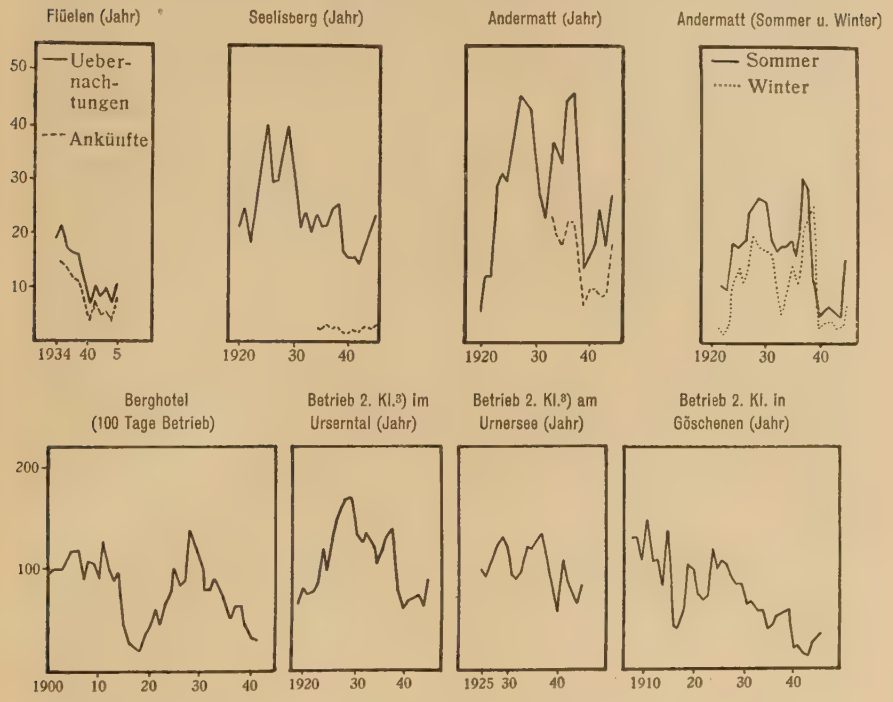
[23]) Frankensturz in Frankreich und Belgien, Kohlenstreik in England.

[24]) 1934 Verkehrszunahme aus Deutschland, England, Frankreich und Italien. 1937 erfreut sich das Gastgewerbe eines bedeutend besseren Geschäftsganges. Diese Wiederbelebung des Fremdenverkehrs ist in allererster Linie auf die Auswirkungen der Frankenabwertung zurückzuführen. 1938 ist der Frequenzanstieg infolge politischer Krisen bedeutend kleiner.

[25]) Besonders empfindlich wurden die Einschränkungen im Automobilverkehr verspürt.

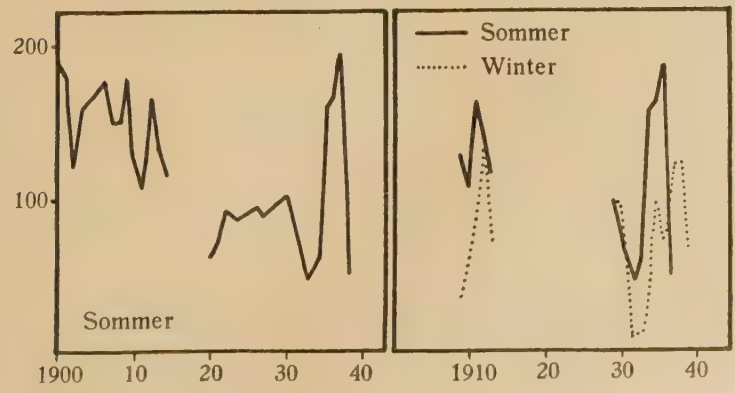
Graphische Darstellung 5

Die Ankunfts-, Uebernachtungs- und Saisonkurven einiger Orte und Betriebe in Uri



Index 1925 = 100

Zweisaisonbetrieb 1. Kl.[3]) in Andermatt
Sommer[1]) Index 1929 = 100 Winter[2])



[1]) ca. 120 Tage; [2]) ca. 80—90 Tage; [3]) s. Seite 94.

Der Fremdenverkehr im Kt. Uri ist seiner strukturellen Zusammensetzung nach heute in erster Linie *Vergnügungsverkehr*. Dieser hat eine verbreitete Empfänglichkeit für Naturschönheiten und das Verlangen nach freier körperlicher Betätigung im Sport. Aus dem gleichen Grunde hängt er aber von zahlreichen Faktoren ab, die den erstrebten Genuß stark beeinflussen oder sogar aufheben.

Unsere Untersuchungen und die in Figur 4 und 5 dargestellten Kurven belegen, daß vor allem wirtschaftliche und politische Krisen primäre Ursache der Rückschläge im urnerischen Fremdenverkehrsvolumen sind. Daneben spielen die Witterungsverhältnisse eine hervorragende Rolle, was aus den Baissen von 1910 und 1926 klar ersichtlich ist. Nicht zu unterschätzen sind die Anschauungen der Mode und die Verkehrsmittel. Die Mode rief den Wintersport auf den Plan, was zur Umstellung auf den Verkehrswegen im Urserntale führte. Verbesserungen an Verkehrswegen und Verkehrsmitteln brachten nicht nur eine Verkürzung der Aufenthaltsdauer, sondern auch eine Verschiebung des Fremdenverkehrs nach den Höhenorten des Schächen-, des oberen Reuß- und des Urserntals [26]). Besonders der Autotourismus verhalf neben seiner allgemeinen Verkehrsbelebung den abseits der Bahn gelegenen und touristisch interessanten Gebieten zu einem ungeahnten Aufschwung. Die Kurvenbilder in Darstellung 5 deuten auf eine Frequenzzunahme an alpinen Orten (z. B. Andermatt) von 1925—1930 hin (s. S. 75). Die Fremdenstation Seelisberg, das Maderanertal sowie die Göscheneralp blieben von diesem »motorisierten« Fremdenstrom mehr oder weniger unberührt und konnten somit ihren Kurortcharakter wahren [27]). Flüelen weist

[26]) Die an den Paßstraßen und auf den Paßhöhen gelegenen Hotelbetriebe profitierten besonders von dieser Verschiebung des Fremdenverkehrs nach der Höhe. Mit zunehmender Vervollkommnung und Vergrößerung des Aktionsradius des Automobils trat auch ein Wechsel in den Endzielen der Reiseetappen in Uri ein. Zur Pferdepostzeit stieg der Reisende an den Halte- oder Ausspannstellen gerne ab; die Gotthardbahn erleichterte das Reisen bedeutend, und vor allem Göschenen erlebte dadurch einen starken Aufschwung. Der Automobilist unterbricht seine Fahrt mit Vorliebe an einem Orte mit guten Ausflugsmöglichkeiten, um anderntags seine Reise fortzusetzen (z. B. am Kreuzungs- oder Ausgangspunkt von Alpenstraßen). So entstanden in Uri ausgesprochene Automobilstandorte, wie Andermatt, Altdorf, Flüelen. Die Tatsache ist interessant, daß z. B. Göschenen durch das Automobil als Reiseziel übergangen wurde, weil seine Lage für den Autofahrer ungünstig, d. h. Göschenens Frequenzvolumen sinkt zusehends, während der Autotourismus steigt (s. S. 75, Kurve, Betrieb 2. Kl. für den Ort Göschenen symptomatisch). Aehnliche Entwicklung auch in Amsteg und Gurtnellen.

[27]) Vgl. Gölden H., a. a. O., S. 69. Seelisberg, das selbst ohne Bahn verhältnismäßig gut zu erreichen war, galt früher als Höhenkurort im vollen Sinne des Wortes. Mit der Erschließung von Hoch- und Gebirgstälern durch die Eisenbahnen wandelte sich aber der Begriff eines Höhenkurortes, wodurch sich eben die Abwanderung auch auf die Voralpenstationen ausdehnte.

als typischer Passantenplatz große Parallelität im Verlaufe der Ankunfts- und Uebernachtungsziffern auf. Andermatt, im Zentrum der Gotthardbefestigungen gelegen und Waffenplatz, büßte seine Bedeutung als Sommerluftkurort fast vollständig ein. Als Passantenort im Sommer sowie als Kurort im Winter vermochte es seinen internationalen Ruf zu halten. Der Wintersport fand in Andermatt im Jahre 1905/06 seinen Eingang [28]). Leider stehen uns aus dieser Vorkriegszeit nur die Frequenzen eines einzigen Betriebes in Andermatt (s. S. 75) zur Verfügung, die jedoch mit aller Deutlichkeit auf einen glänzenden Verlauf der Entwicklung hinweisen. Der Winterverkehr wirkte sich schon sehr bald durch eine Abwanderung auf den Sommerverkehr nachteilig aus. Dem Berichte der Verkehrskommission Luzern für das Jahr 1908 ist folgendes zu entnehmen: »Es darf nicht vergessen werden, daß der Wintersport eine vornehme Clientèle in unser Land bringt und den Sommer ungünstig beeinflußt.« Wir glauben mit Sicherheit annehmen zu dürfen, daß der Winterverkehr in der Vorkriegszeit (1914) sein Maximum erreichte. Zu den guten Jahren in der Nachkriegszeit zählen wir die Wintersaisons 1927/28, 1928/29, 1929/30, 1936/37, 1937/38, 1938/39. Krisenerscheinungen besonders 1931/32 bis 1935, ungünstige Witterungsverhältnisse, vor allem Schneemangel im Winter 1932/33 sowie Modeanschauungen drücken das Frequenzvolumen empfindlich herab [29]). Im Gesamten betrachtet, wirkt sich der Winterverkehr auf das Jahresfrequenzvolumen von Andermatt sehr vorteilhaft aus, betrug doch sein Anteil, von 1921 bis 1939 gerechnet, durchschnittlich 47 % der Jahresfrequenz. Die Wintersaisons pro 1936/37, 1937/38, 1938/39 wiesen zahlenmäßig bessere Resultate auf als die Sommermonate der gleichen Jahre. Es waren politische Krisen im Frühjahr, Sommer und Herbste, welche den internationalen Reiseverkehr nicht recht in Fluß kommen ließen [30]). Die Folge war ein Absinken des Frequenzvolumens.

Abschließend einige Bemerkungen über die mengenmäßige Verteilung des In- und Ausländerverkehrs. Wie aus allen Fremdenbüchern ersichtlich, waren Engländer und Deutsche Wegbereiter des Fremdenverkehrs im Kt. Uri. Der Deutsche fühlte sich eher an die Gestade des Urnersees mit seinen historischen Stätten hingezogen. Der Brite suchte jedoch mit Vorliebe alpine Orte auf. Nach der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 überflügelte der Reisendenstrom aus

[28]) Andermatt trat jedoch schon in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts in die Reihe der Winterkurorte ein. Vgl. S. 64.

[29]) Der Wintersportverkehr ist stark von der Mode abhängig, und Andermatt hat besonders in den letzten Jahren die Konkurrenz neuaufkommender Wintersportplätze verspürt. Sportliche Veranstaltungen ziehen hingegen stets Gäste an, wie das im Jahre 1934 beim Schweiz. Skirennen der Fall war.
Anstieg des Frequenzvolumens!

[30]) Unsichere Weltlage, Anschluß Oesterreichs, Sudetenkrise.

Deutschland jenen aus England— die Deutschen wurden zu Begründern des Massenreisens. Wir schätzen den Anteil des ausländischen Gästekontingents vor dem Kriege (1914) an den Ankünften im urnerischen Hotelgewerbe auf rund 85 %. Der Schweizer reiste damals relativ wenig [31]). Doch der Einfluß des Fremdenverkehrs weckte das Reisebedürfnis immer mehr, dessen Befriedigung durch die Entfaltung des Handels und der Industrie, durch den Bau der Bergbahnen, durch die Erstellung kleinerer Hotels und Gasthöfe für bescheidenere Ansprüche usw. in wachsendem Maße ermöglicht wurde [32]). Der Inländerverkehr nahm besonders in den Nachkriegsjahren größeren Umfang in und wirkt bei dem unsichern Auslandsbesuch ausgleichend [33]). Tabelle 28 vermittelt einen Einblick in den Entwicklungsverlauf des In- und Ausländerverkehrs in Uri von 1934—1945. Ersterer zeichnet sich im allgemeinen durch Stabilität und Zunahme des Frequenzvolumens besonders während der Kriegsjahre 1939 bis 1945 aus [34]). Beim Auslandsbesuch sind infolge seiner Krisenempfind-

Tabelle 28

Der In- und Ausländerverkehr 1934—1945 [35])
(Ankünfte)

Jahr	Inlandgäste		Auslandgäste	
	absolut	Index	absolut	Index
1934	41 829	100	35 157	100,0
1935	34 365	82,1	32 411	92,1
1936	34 633	82,8	27 947	79,4
1937	32 967	78,8	34 377	97,7
1938	36 441	87,1	29 549	84,0
1939	27 352	65,3	17 658	50,2
1940	28 628	68,3	238	0,6
1941	39 660	94,8	104	0,2
1942	37 972	90,7	210	0,6
1943	35 481	84,8	49	0,1
1944	34 010	81,3	54	0,1
1945	39,051	93,3	12 166 [36])	34,6

Index 1934 = 100

[31]) Der Schweizer unternahm Reisen höchstens zu Heilzwecken oder aus geschäftlichen und beruflichen Gründen.
[32]) Vgl. Gölden H., a. a. O., S. 84 ff.
[33]) Nach dem ersten Weltkriege fand eine Verschiebung bzw. Abwanderung nach andern Ländern, z. B. Tirol, Italien, Skandinavien etc. statt.
[34]) Vor dem Kriege wirkte das Automobil als binnenverkehrsförderndes Element.
[35]) Eidg. Statistisches Amt, private Mitteilungen.
[36]) Davon 11 982 Ankünfte amerikanischer Armeeurlauber.

lichkeit die Schwankungen zahlreicher — im Kriege versiegte er fast vollständig [37]). Der Anteil des Ausländerverkehrs betrug in der Schweiz von 1934—1939 nach Ankünften gerechnet 46,9 %, in Uri 46,3 %, daran sind Andermatt mit 53 %, Flüelen mit 66 %, Seelisberg mit 33 % beteiligt. Es zeichnet sich eine deutliche Verschiebung zugunsten des Inlandverkehrs ab [38]). Der Wintersaisonverkehr in Andermatt war vor 1914 bis zu 95 % von ausländischen Gästen frequentiert. Mit zunehmender Popularisierung des Skisports nach 1930 nimmt schweizerische Clientèle jährlich zu. Wir schätzen ihren Anteil an den Ankünften während des Winters vor 1919 auf ca. 35 % [39]).

e) Seine qualitativen Wandlungen.

1. Die Aufenthaltsdauer.

Die Aufenthaltsdauer ist eine wesentliche Voraussetzung des Grades der Wirtschaftlichkeit des im Fremdenverkehr, namentlich im Gastgewerbe, investierten Kapitals [40]). Mit andern Worten ausgedrückt: je kürzer die Aufenthaltsdauer, um so geringer der wirtschaftliche Erfolg. Die *Verkürzung der Aufenthaltsdauer,* eine typische Erscheinung des Massenverkehrs, trat bereits in den 1860er Jahren zutage [41]). Sie hat ihre Ursache in der Beschleunigung und Verbesserung der Verkehrsgelegenheiten und der daraus folgenden Raschlebigkeit des Verkehrs. Durch das Motorfahrzeug fand der Ortswechsel größte Begünstigung. Zudem trat nach dem Krieg (1914) eine Verbreiterung der Gästeschicht nach unten ein, d. h. das Reisebedürfnis ergriff auch weniger begüterte Volksteile des In- und Auslandes. Dieser Entwicklung kamen besonders tarifpolitische Maßnahmen der Transportanstalten entgegen [42]).

Dadurch, daß wir die Aufenthaltsdauer einer näheren Betrachtung unterziehen, erhalten wir ferner ein Bild des Fremdenverkehrs, d. h. ob er mehr Passanten- oder Aufenthaltsverkehr (Kurverkehr). Hinsichtlich des Reisezwecks, ob Berufs- oder Erholungsverkehr,

[37]) Vgl. S. 74, oben.

[38]) Die Deutschen hatten noch 1925, 1927 und 1928 die größte Gästequote in Uri. Nach 1933 (Devisenvorschriften) starker Rückgang. Siehe Stat. Jahrbuch, Jg. 1925/27/28.

[39]) Der Wintersportverkehr wird besonders durch die von den Transportanstalten gewährten Vergünstigungen (Sonntags-, Sportbillette etc.) sowie durch Spezialarrangements in den Gaststätten gefördert.

[40]) Gölden H., a. a. O., S. 101.

[41]) Mit großer Wahrscheinlichkeit überschneidet sich in den 1860er Jahren die Kurve des Reiseverkehrs (s. graph. Darst. 2, S. 57) mit jener der Uebernachtungen (s. graph. Darst. 4, S. 70), was auf eine Entwicklung zum Massenverkehr hindeutet.

[42]) Verbilligung der Reisen.

können hieraus keine Schlüsse gezogen werden, obschon der Berufsverkehr eher kurzfristiger Natur ist.

Eine Untersuchung über die Entwicklung der Aufenthaltsdauer seit dem Jahre 1900 gibt folgendes Gesamtbild in Uri:

1900	1905	1910	1915	1920	1925	1930[43])	1935	1940	1945[44]	
4,0	3,8	3,0	1,5	2,0	2,7	2,3	1,9	1,1	2,5	Tage

Der Verlauf der Aufenthaltsdauer zeigt, daß sich in Uri ein Gast seit 1900 durchschnittlich 2,5 Tage aufhält. Im Vergleich zu dem von Gölden für die Schweiz errechneten Durchschnitt von 4—5 Tagen ist sie gering [45]). Früher pflegte der Ausländer an einem Orte länger zu verweilen. Heute konstatiert man im allgemeinen eine Verminderung der zu Reisezwecken zur Verfügung stehenden Geldmittel, auf der andern Seite nimmt die Reisefreudigkeit zu. Dies hat eine stetige Zunahme der sog. »Eintagsgäste« und dadurch eine Verkürzung der Aufenthaltsdauer zur Folge. Aus Gesagtem ergibt sich mit Ausnahme einiger Sonderfälle (z. B. Seelisberg), daß in Uri seit 1900 der Passantenverkehr vorherrscht [46]).

Wir stellten in Tabelle 29 für den Kurort Seelisberg sowie für die beiden Orte Flüelen und Andermatt, welche vornehmlich Passantenverkehr aufweisen, die Aufenthaltsdauer nach In- und Auslandsgästen zusammen [47]). In diesem Zusammenhange verweisen wir auch auf die in Fig. 5, S. 75, dargestellten Ankunfts- und Uebernachtungskurven von Flüelen, Seelisberg und Andermatt. Wir machten die interessante Feststellung, daß die Aufenthaltsdauer weit weniger emp-

[43]) Diese Zahlen beruhen auf genauen Schätzungen unsererseits und dürften den Tatsachen entsprechen.

[44]) Aus Angaben des Eidg. Statistischen Amtes.

[45]) Vgl. Gölden H., a. a. O., S. 103.

[46]) Noch vor den 1880er Jahren war der Fremdenverkehr in Uri vorwiegend Kurverkehr. Der Umbruch trat in der Folge durch die Entwicklung zum Massenverkehr und der Verschiebung zum Höhenverkehr ein. Als Kurgebiete kamen besonders die Gestade des Urnersees sowie das Urserntal in Betracht.

[47]) Mangels Unterlagen läßt sich die Aufenthaltsdauer während des Winters in Andermatt nicht feststellen. Es trat auch hier aus schon dargelegten Gründen eine Verkürzung ein. Hotel Bellevue in Andermatt wies z. B. folgende Aufenthaltsdauer auf:

1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
11,6	9,6	10,0	3,7	5.0	4,2	11,0

1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	
12,5	12,3	20,3	11,6	Tage

Die ausländischen Gäste waren mit 82 % an den Ankünfte- und mit 92 % an den Logiernächtezahlen beteiligt. Der Schweizergast steigt gewöhnlich in kleineren Häusern ab. Die Zahl der kurzfristigen Gäste hat sich auch während der Wintersaison stark vergrößert und es mindert sich darum die Aufenthaltsdauer eines Ortes.

findlich auf wirtschaftliche oder politische Ereignisse reagiert als die Ankünfte und Uebernachtungen. Dies hat wohl eine Ursache darin, daß sich wirtschaftliche Konjunkturen und Depressionen zuerst auf Kurorte auswirken, deren durchschnittliche Aufenthaltsdauer bedeutend länger als bei solchen mit Passantenverkehr [48]).

Tabelle 29

Die Aufenthaltsdauer beim In- und Ausländerverkehr in Seelisberg, Flüelen und Andermatt von 1935—1945 [49])

(Aufenthaltsdauer in Tagen)

Jahr	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Seelisberg											
Schweiz	7,8	7,1	8,3	8,6	8,5	8,3	6,2	6,2	5,9	7,0	7,4
Ausland	11,3	8,3	9,9	10,5	9,3	14,9	25,2	8,7	12,1	9,4	13,0
Gesamthaft	9,0	7,3	8,9	9,4	8,8	8,4	6,3	6,2	5,9	7,1	7,5
Flüelen											
Schweiz	1,5	1,4	1,6	1,4	1,3	1,7	1,3	1,6	1,9	1,7	1,5
Ausland	1,4	1,2	1,2	1,3	1,4	1,4	1,0	3,1	1,0	1,0	1,0
Gesamthaft	1,4	1,2	1,3	1,4	1,3	1,7	1,3	1,6	2,3	1,7	1,3
Andermatt											
Schweiz	1,5	1,5	1,5	1,3	1,4	1,8	1,6	1,8	2,7	2,0	1,8
Ausland	2,0	2,0	2,4	2,5	3,1	2,6	3,6	1,6	1,0	1,0	1,0
Gesamthaft	1,7	1,8	2,4	2,0	2,2	1,8	1,6	1,8	2,7	2,0	1,4

Die durchschnitttliche Aufenthaltsdauer beträgt von 1934—1945 im Kanton Uri für Schweizergäste 2,2, für Ausländer 2,6, zusammen 1,5 Tage; in Seelisberg für Schweizer 7,4, für Ausländer 11,8, zusammn 7,8 Tage; Flüelen für Schweizer 1,5, für Ausländer 1,3, zusammen 1,5 Tage; in Andermatt für Schweizer 1,7, für Ausländer 2,0, zusammen 1,9 Tage.

Die Strukturwandlungen im urnerischen Fremdenverkehr sind Ursache der Aufenthaltsverkürzung. Bestimmt üben auch konjunkturelle Einflüsse ihre Wirkungen aus, jedoch kaum in dem Maße, daß Veränderungen in der Qualität der Gäste hervorgerufen werden können.

2. Der Saisonverkehr.

Von der Reisezeit aus betrachtet, spielt sich der Fremdenverkehr in Uri hauptsächlich im Frühjahr, Sommer und während des Winters ab [50]).

[48]) Siehe Seelisberg und vergleiche graph. Darstellung S. 75.
[49]) Stat. Jahrbuch der Schweiz, Jg. 1934 ff.
[50]) Wir rechnen die Zeit bis zum Herbstbeginn der Sommersaison zu. Bei ganz günstiger Witterung spricht man auch in Uri von einer Herbst-

Die Frühjahrs-, auch Vorsaison genannt, hat an den Orten am Urnersee ihre Bedeutung. Es handelt sich namentlich um *Ausflugsverkehr* inländischen Publikums, welcher jedoch stark von der Wetterlage abhängig ist [51]).

Das Hauptgewicht fällt im ganzen Kantonsgebiete auf die Sommersaison, der Winterverkehr beschränkt sich auf das Urserntal. Im Lande drunten beginnt sie gewöhnlich auf Pfingsten, d. h. Ende Mai, anfangs Juni. In den höhergelegenen Regionen kann sich dieser Termin je nach dem Stand der Schneeschmelze verschieben [52]). Die Frequenzspitzen werden im Juli und August erreicht, doch kann auch der September noch gute Resultate aufweisen, wenn Konjunktur und Witterungsverhältnisse günstig sind [53]).

Die Wintersaison nimmt gewöhnlich am 24. Dezember ihren Anfang und dauerte früher bis Ende Februar, heute kann auch der Monat März beigezählt werden [54]). Der Wintersaisonverkehr ist starken Schwankungen unterworfen. Die Entwicklung zeigte besonders seit den dreißiger Jahren über die Festtage, d. h. über Weihnachten bis Dreikönigen besetzte Häuser, dann trat gewöhnlich eine Depression ein. Im Februar/März ist die Tendenz eher wieder steigend [55]). Auffallend stark hat sich der Wochenendverkehr besonders aus dem Tessin entwickelt, während besonders in den Kriegsjahren der Kurverkehr auf ein Minimum herabsank. Wir gaben auf Seite 75 in Figur 5 eine vergleichende Darstellung der Uebernachtungen während der Sommer- und Wintersaison in Andermatt wieder. In Tabelle 30 vermitteln wir anhand von Prozentzahlen eine Uebersicht der Saisonanteile an den Jahresfrequenzen.

3. Die Reiseformen.

Betrachten wir den Fremdenverkehr in Uri nach der Art und Weise der Befriedigung der Reisebedürfnisse, so unterscheiden wir hauptsächlich drei Verkehrsformen: den Einzel-, den Gesellschafts- und den Reisebureauverkehr.

Ursprünglich bildete der Einzelreisende das Hauptkontingent im urnerischen Fremdenverkehr. Mit dem Aufkommen des Massenver-

saison, die sich bis in den Monat Oktober hinein ausdehnen kann und das Gesamtvolumen verbessern hilft.

[51]) Siehe Dampfschiffverkehr auf dem Urnersee, S. 22.

[52]) Für die Höhenlagen ist es wichtig, daß die Bergpässe möglichst früh schneefrei. Die Saisondauer wird dadurch stark verlängert.

[53]) Die Hauptferienzeit fällt in die Monate Juli und August. Für den Alpinisten bietet jedoch der Monat September bei schönem Wetter beste Gelegenheit, betr. klarer Fernsicht auf die Rechnung zu kommen.

[54]) Seit ca. 1930 zählt der Monat März zur Wintersaison.

[55]) Februar und März werden heute infolge längerer Sonnenscheindauer dem Monat Januar vorgezogen. Für Frühlingshochtouren ist der März sehr günstig.

Tabelle 30

Die prozentualen Anteile des Sommer- und Wintersaisonverkehrs an der Gesamtjahresfrequenz in Andermatt von 1921—1940 [56]).

Jahr	Anteil des Winters am Sommer-saisonverkehr	Anteil des Sommers an der Jahresfrequenz	Anteil des Winters an der Jahresfrequenz
	%	%	%
1921	90,4	52,6	47,4
1922	13,4	88,2	11,8
1923	22,5	81,6	18,4
1924	58,3	63,2	36,8
1925	75,0	57,2	42,8
1926	60,4	62,4	37,6
1927	62,5	61,6	38,4
1928	76,4	56,8	43,2
1929	67,0	59,9	40,1
1930	66,7	60,0	40,0
1931	81,0	55,0	45,0
1932	60,2	62,5	37,5
1933	32,0	75,8	24,2
1934	51,2	66,2	33,8
1935	77,8	56,3	43,7
1936	68,3	59,4	40,6
1937	102,0	49,6	50,4
1938	119,7	45,9	54,1
1939	226,3	30,7	69,3

kehrs nahm der Gesellschafts- und Reisebureauverkehr besonders in den 80er Jahren stark zu. Vor allem organisierten die Reisebureaux Cook, die Polytechnic Society sowie die Reisegesellschaften des Rev. Dr. Lunn von Luzern aus, diesem wichtigsten Fremdenzentrum in der Zentralschweiz, Ausflugsfahrten ins Urnerland [57]). Die Nachkriegszeit war dieser Entwicklung besonders günstig. Neben dem gesteigerten Reisebedürfnis der Massen bildete der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug ein weiteres förderndes Moment dieser Reiseform, indem er die Bahn zur Verbilligung der Reisegelegenheiten durch Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl für Kollektivfahrten, durch Gewährung von Gratisreisen an Reiseführer, durch Anwendung des Gesellschaftstarifs auf Familien, durch Füh-

[56]) Diese nach Sommer- und Wintersaison ausgeschiedenen Zahlen wurden uns vom Verkehrsbureau Andermatt in zuvorkommender Weise zur Verfügung gestellt.

[57]) Der Gesellschaftsverkehr findet bes. in den Statistiken der Transportanstalten seinen Niederschlag. Für Uri s. S. 17—28.

rung von Extrazügen usw. veranlaßte [58]). Beim Winterverkehr trat diese Verschiebung, gefördert durch den Sport- und Wochenendverkehr, erst in den 1930er Jahren in Erscheinung.

Die Form des »gelenkten« Reisens wirkt sich für Uri nachteilig aus, indem sich Reisebureaux, Transportanstalten und andere Organisationen des reisenden und reiselustigen Publikums immer mehr bemächtigten, um es nach ihrem Vorteile zu dirigieren [59]). Ebenso erzielten die 1934 erstmals durchgeführten Pauschalreisen »Alles inbegriffen« nicht den erhofften Erfolg, denn sie schufen nur in geringem Maße einen zusätzlichen Fremdenverkehr und hatten zudem den Nachteil, die Abwanderung von qualitativ besseren Einzelreisenden zu den billigeren Gesellschaftsreisen zu fördern.

3. Kapitel:

Das Gaststättewesen in Uri.

1. Zur Geschichte des Gaststättewesens in Uri seit 1850.

In früheren Jahrhunderten dienten unsere Gaststätten vornehmlich dem Durchgangsverkehr. Erst in den 1850er Jahren verlangte der immer größer werdende Fremdenverkehr gebieterisch vermehrte und immer bessere Unterkunftsgelegenheiten: ein leistungsfähiges Gastgewerbe. Gleichzeitig boten gewerbsmäßige Verpflegung und Beherbergung immer größere Erwerbsmöglichkeiten und bildeten ihrerseits regen Ansporn zu immer initiativerer Unternehmertätigkeit.

An der Wiege des urnerischen Fremdenverkehrs standen Klöster, Hospizien und Pfarrhäuser (s. S. 4—5). Später kamen einfache Gasthöfe am See (Treib) — vor allem aber längs des Gotthardpasses hinzu (Altdorf, Amsteg, Andermatt, Hospental). Sobald der Post- und Dampfschiffverkehr einsetzte, trat der Touristenverkehr in ein neues Stadium ein. Die alten Unterkunftsstätten an den Posthalte- oder Ausspannstellen erwiesen sich als zu klein, um die Fremden zu beherbergen, als zu einfach, um den gesteigerten Ansprüchen der Gäste zu genügen. Viele wurden umgebaut oder es entstanden Neu-

[58]) Der sog. engl. Politechnikerzug beförderte im Sommer 1923 ca. 3000 Reisende von Luzern nach Göschenen zum Besuche des Urserntales. »Bote der Urschweiz«, Juli 1924. 1934 William-Tell-Sonderzüge.

[59]) Die urnerische Hotellerie beklagt sich über die Provisionspraxis bes. verschiedener Autotransportunternehmungen.

gründungen. Aus dem alten Gasthauswesen erblühte so allmählich ein neuer, wichtiger Erwerbszweig: die urnerische Hotellerie.

Es ist das Verdienst einiger weitblickender Männer, die Forderungen dieser neuen Zeit, welche für den ganzen Kanton angebrochen war, erkannt, die Förderung der Hotellerie in die richtigen Wege geleitet zu haben. Als Pioniere eroberten sie dem privaten und kollektiven Erwerbsfleiße neue Gebiete. Sie wiesen ganzen Bevölkerungsklassen neue Wege industrieller Betätigung und der Verwertung heimischer Produkte neue Absatzmöglichkeiten.

Wir geben nachstehend eine Beschreibung über das Werden einiger bedeutender Fremdenorte, deren Entwicklung als typisch für die gesamturnerische Hotellerie gelten kann:

Bedeutungsvoll für die örtliche Entwicklung von *Seelisberg* war der Verkauf der Bauernschenke auf dem Sonnenberg an Regierungsrat Michael Truttmann im Jahre 1852. An ihre Stelle traten, nur wenige Schritte über dem Abgrunde der Rütlifluh, zwei stattliche neue Hotelgebäude, welche sich jedoch schon bald als zu klein erwiesen und 1860 vergrößert werden mußten. Ueber das Volumen und die Herkunft der Gäste in Seelisberg vor 1870 entnehmen wir einer Aufzeichnung folgendes: »Während der Saison, welche hier natürlich früher beginnt und später endet, als an höhern Punkten, beläuft sich die gewöhnliche Zahl der Kurgäste etwa auf 180, nicht selten aber überschreitet selbe die von 200, abgesehen von den Touristen und zahlreichen Besuchern, welche besonders an Sonntagen aus der Umgegend und auch von weiters her, von Basel, Luzern, Zürich etc., sich einstellen, wenn das Wetter günstig ist.« In den 1860er Jahren folgte der Bau von neuen Unterkunftsstätten, vornehmlich zur Pensionärbeherbergung, so daß Seelisberg um 1870 bereits vier Hotelbetriebe zählte [1]).

Die Geschichte des neuen Seelisberg und des modernen Kurorts ist die Geschichte der letzten 80 Jahre. 1870 erfolgte der Bau der Straße Treib-Seelisberg-Emmetten; 1874/75 erbaute Michael Truttmann das Kurhaus Sonnenberg — dem Kurhaus folgten nach und nach andere Hotels, heute sind es deren neun. 1895 wurde der Postverkehr zwischen Treib und Seelisberg aufgenommen; 1916 übernahm die Drahtseilbahn den Personen- und Gütertransport.

1811 wies Seelisberg eine Wohnbevölkerung von 404 Seelen auf, 1910 sind es bereits 654.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs, es ist dies die wichtigste Erwerbsquelle Seelisbergs, illustrieren einige Hinweise:

[1]) Wir entnahmen diese Angaben dem kleinen Werke: »Der Kurort Seelisberg im Kt. Uri, in historisch-geograph.-geognost. Beziehung«. Verlag Räber, Luzern 1870.

Der Wertzeichenverkauf des Postbureaus von 1898—1945 [2])
(in Franken)

1898	1900	1905	1910	1915	1920	1925
6576.—	8064.—	10 427.—	8174.—	3632.—	10 595.—	21 363.—

1929*)	1930	1935	1940	1945
22 889.—	19 248.—	12 936.—	8919.—	13 858.—

* Höchstbetrag

Nicht weniger interessant ist die Entwicklung des Frequenzvolumens der Treib-Seelisbergbahn. Wir verweisen auf Tabelle 17, S. 38.

In diesem Zusammenhange darf kurz auf die Bedeutung der Einnehmerei Seelisberg der Urner Kantonalbank hingewiesen werden. Folgende Umsatzziffern geben uns ein klares Bild:

Total-Umsatz der Einnehmerei Seelisberg von 1917—1945 [3])
(in Franken)

1917[4])	1920	1925	1928[5])	1930
31 749.—	546 444.—	740 064.—	810 493.—	605 748.—

1935	1940	1945
463 488.—	307 775.—	618 095.—

Wie Seelisberg, so hatte auch *Flüelen* von Anfang an Anteil am Fremdenverkehr des Vierwaldstätter- bzw. Urnersees. Dieser erlangte im 19. Jahrhundert seine größte Blüte. Flüelen zählte Anno 1837 nur zwei Gasthäuser [6]). Der Post- und Dampfschiffverkehr, vor allem aber die Eröffnung der Axenstraße 1865 bewirkten ein stetiges Anwachsen des Fremdenstroms. F. Exer erbaute in der Folge die Hotels: Gotthard, Flüeler- und Urnerhof. Letzterer war in damaliger Zeit einer der größten Hotelbetriebe am See. 1892 besaß Flüelen 10 Hotelbetriebe mit einer offiziellen Fremdenbettenzahl von 227, 1916 waren es 14 Betriebe mit 478 Betten, was innerhalb von 24 Jahren einen Zuwachs von 110,6 % darstellt. 1945 konnte Flüelen nur noch rund 350 Fremdenbetten ausweisen.

Der Fremdenverkehr entwickelte sich anfänglich an den Ufern des Urnersees und längs der Paßstraße über den St. Gotthard. Um

[2]) Die Kreispost-Direktion Luzern stellte uns diese Zahlen in zuvorkommender Weise zur Verfügung.

[3]) Aus den Geschäftsberichten der Urner Kantonalbank 1917—1945.

[4]) Seit November 1917.

[5]) Gutes Fremdenverkehrsjahr.

[6]) N. Lusser, a. a. O., S. 90.

1850 herum drangen gewiegte Alpinisten auch in die Seitentäler, namentlich ins Maderaner- und Göscheneralptal vor, während das Schächental erst später mit dem Bau der Paßstraße um die Jahrhundertwende starken Zuspruch erhielt [7]). Dr. med. Karl Franz Lusser kommt das Verdienst zu, durch seine Wanderbeschreibungen viel beigetragen zu haben, daß Uri frühzeitig in der Touristenwelt bekannt wurde [8]). Ueber das Maderanertal schrieb er 1834: »Freunde sowohl an anmuthiger, als wild erhabener Alpennatur, Landschaftszeichner, Naturforscher, besonders Botaniker, Entomologen und Geognosten werden nicht unbefriediget aus diesem Thale zurückkehren. Verständen die Wirthe von Am-Stäg und Altdorf ihren Vorteil, sie würden auf eigene Kosten den Weg so ausbessern, daß man überall bequem und gefahrlos zu Pferd hingelangen könnte. Wein und Speise könnten an Milch nicht gewohnte Reisende von Am-Stäg bequem mittragen lassen, und zum Nachtlager wieder dahin zurückkehren, um in bequemem Bette von den gesehenen Merkwürdigkeiten zu träumen [9]).« Im Jahre 1863 entschloß sich der Gastwirt Indergand z. Kreuz in Amsteg, ein kleines Gasthaus auf dem Balmenegg im Maderanertal zu bauen. Mit finanzieller Unterstützung einiger Basler Bergfreunde nahm das Projekt bald Form an. 1865 war das Gasthaus »Schweizer Alpenclub« zum Empfang der Gäste bereit. Das erste Haus bot für 20 Personen Unterkunft, im heutigen finden über 100 Personen Platz.

So entstanden nach und nach auf Paßhöhen und in abgeschiedenen Bergtälern Alpenhotels, die Lieblingsstätten der Wanderer und Alpinisten [10]). Während die Hospize als Schirmhäuser für Paßwanderer erbaut wurden, verdanken unsere Alpenhotels der Begeisterung von Generationen bergliebender, von der Alpenwelt beglückter Menschen ihre Entstehung und ihre Fortdauer bis in unsere Tage. Man schlage nur einmal eines der gewichtigen alten Gästebücher auf.

Als sich um die Mitte des 19. Jahrhunderts der Gotthardverkehr zusehends steigerte und gleichzeitig der Bau der Furka- und Oberalpstraße im Vordergrund trat, gingen im *Urserntal* weitsichtige Männer daran, Hotels und Gasthäuser zu errichten [11]). Nach Lusser befan-

[7]) Das Göscheneralptal wurde in den 1880er Jahren entdeckt. Die günstige Reisegelegenheit mit der Gotthardbahn trug viel zu seiner Erschließung bei.

[8]) Vgl. S. 63, Fußnote 4.

[9]) Lusser K. F., a. a. O., S. 102.

[10]) Die bewegteste Bauperiode fällt in die 1880er und 1890er Jahre, wo Alpenhotels an der Furka und auf der Paßhöhe, in der Göscheneralp, im Schächental und auf der Klausenpaßhöhe entstanden.

[11]) Fürsprech Alois Müller erbaute 1857 das Hotel »Alpenhof« in Realp; Talschreiber Franz Meyer das bekannte Hotel Meyerhof in Hospental.

den sich 1834 im Tale nur 2 Gasthöfe, die sich zur Aufnahme fremder Gäste eigneten [12]). 1862 waren es bereits 6; 1881 führt Baedecker die doppelte Zahl an [13]). Diese Angaben beleuchten sinnfällig die wachsende Bedeutung des Gastgewerbes in Ursern. Diese erste Periode darf als recht ersprießlich betrachtet werden. Dr. Neukomm schreibt 1887: »Das Urserntal mit seinen drei kleinen Dorfgemeinden Andermatt, Hospental und Realp ist seit Jahren als Sommerfrische zu Bedeutung gelangt, und für die Touristenwelt hat die erstgenannte der erwähnten Ortschaften, als Knotenpunkt eines im Sommer ungemein lebhaften Verkehrs, wie ihn drei vielbefahrene Alpenstraßen bedingen, schon längst eine wichtige Rolle gespielt [14]). 1883 machte Sebastian Christen zum »Bellevue« die ersten Anstrengungen zur Erhebung Andermatts zum Winterkurort [15]). Von diesem Zeitpunkte an begann eine neue Aufstiegsperiode, was zu regster Bautätigkeit anspornte. Wie hatte sich doch das Dorf Andermatt unter dem Drucke der neuen Verhältnisse gewaltig verändert, schreibt 1912 Dr. Kesselbach. Seine Einwohnerzahl vermehrte sich seit 1850 von 677 auf 993 Seelen Anno 1910. Aus dem bescheidenen und doch behäbigen Gasthof sind deren ein Dutzend geworden; darunter ein paar Hotelpaläste mit allem Comfort der neuen Zeit und allen Requisiten eines überfeinerten Luxus, wie sie der moderne Globetrotter liebt und begehrt; dazu eine Unzahl von kleinen Restaurationen und Wirtschaften [16]).« Doch die Entwicklung war noch nicht abgeschlossen. Die Schöllenen- sowie die Furka-Oberalpbahn schufen mit dem neuen Verkehrsmittel: dem Motorfahrzeug, als verkehrsbelebendem Elemente gute Entwicklungsgrundlagen für die Zukunft [17]).

Zur Illustration des Einflusses guter und schlechter Fremdenverkehrsjahre auf dem Total-Umsatz der Einnehmerei Andermatt der Urner Kantonalbank geben wir folgende Zahlen:

---

[12]) Gasthof zu »Drei Königen« in Andermatt im 16. Jahrhundert erbaut sowie der Gasthof zum »Goldenen Löwen« in Hospental. Das Hotel zum »Schwarzen Löwen« in Altdorf wurde schon 1517 erwähnt.

[13]) Baedecker, Die Schweiz, Leipzig 1881, S. 134 und 142, 19. Auflage.

[14]) Neukomm M. Dr., a. a. O., S. 5.

[15]) Andermatt als Kurort im Winter, geschildert und Bericht erstattet (gestützt auf die central-ärztliche Statistik) durch Seb. Christen-Kesselbach, Besitzer des Kurhauses »Bellevue«, Andermatt. Andermatt, welches schon jahrelang den Ruf eines Sommerluftkurortes ersten Ranges genießt, ist lt. Gutachten des Hrn. Dr. Steiger in Luzern, des Hrn. Dr. Faßbind in Gersau, der Central-ärztlichen Gesellschaft, wie einer Menge von Zeugnissen und Beweisen als Winterkurort ebenso geeignet und seiner bedingenden Eigenschaften halber bevorzugt für Brust- und Lungenkrankheiten sowie Schwächezuständen des menschlichen Gesamtorganismus, so wie Davos empfohlen werden. S. 8 ff.

[16]) Kesselbach Dr. med., Gotthard-Expreß Nr. 8, 1912.

[17]) Siehe Abschnitt I, S. 17 ff. und S. 42 ff.

Totalumsatz der Einnehmerei Andermatt von 1914—1945 [18])
(in Franken)

1914	1920	1925	1926[19])	1928
2 878 490.—	2 103 584.—	2 186 565.—	2 097 288.—	2 948 979.—
1930	**1932[20])**	**1935**	**1940[21])**	**1945**
2 844 708.—	1 947 428.—	1 829 128.—	4 645 364.—	3 941 544.—

Wertzeichenverkauf der Poststelle Andermatt von 1927—1939 [1])
(in Franken)

1927	1929[2])	1930	1932[3])	1935	1938[4])	1939
48 302.—	53 524.—	51 636.—	42 816.—	39 785.—	44 209.—	39 799.—

[1]) Mitgeteilt von der Poststelle Andermatt. [2]) Gutes Fremdenverkehrsjahr. [3]) Krise. [4]) Gutes Fremdenverkehrsjahr.

Ueber die Wintersaisons informieren uns einige Besucherziffern der schweizerischen Skischule in Andermatt:

Frequenz der Schweizer Skischule in Andermatt 1933—1946 [1])
(Halbtageslektionen)

1933/34	34/35	35/36	36/37	37/38	38/39	39/40	40/41
924	1293	981	1046	1047	338	566	715
1941/42	**42/43**	**43/44**	**44/45**	**45/46**			
715	706	1066	1486	5216			

[1]) Aus Berichterstattung der Geschäftsstelle des Schweizerischen Skischulverbandes 1945/46, S. 13 und 9.

In graphischer Darstellung 5, S. 75, gaben wir für die Orte Seelisberg, Flüelen und Andermatt die Frequenzkurven wieder. Aus graphischer Darstellung 6 läßt sich sofort erkennen, daß die Entwicklung auf dem gesamten Kantonsgebiete durch den Gang der Gastgewerbebetriebe in diesen drei Orten bestimmt wird. Ihr Anteil an der gesamten Logiernächtezahl stellt sich für die Jahre 1934—1945 wie folgt:

[18]) Aus den Geschäftsberichten der Urner Kantonalbank 1914—1945.

[19]) Der Fremdenverkehr wurde durch schlechtes Wetter ungünstig beeinflußt.

[20]) Weltwirtschaftskrise.

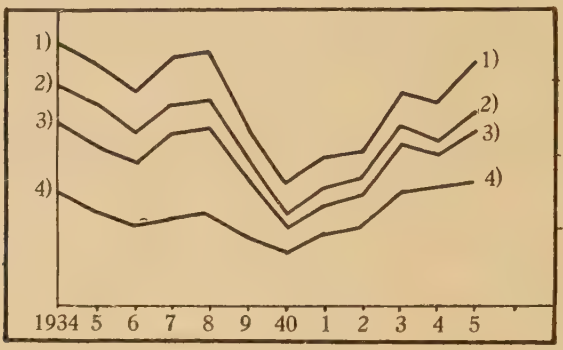
[21]) Von 1939—1945 nahm der Umsatz der Einnehmerei Andermatt infolge Mobilisation stark zu.

1934	1936	1939	1942*	1945
57,5 %	62,6 %	61,1 %	48,2 %	47,4 %

* Während des Krieges trat eine Verlagerung ein, da auch der übrige Kantonsteil mit hohen Logiernächteziffern beteiligt ist.

Graphische Darstellung 6

Die Logiernächtezahlen von 1934—1945 *)



Legende: 1) Gesamtkanton. 2) Gesamtkanton ohne Seelisberg. 3) Gesamtkanton ohne Flüelen. 4) Gesamtkanton ohne Andermatt. *) Eidg. Stat. Amt.

2. Der Aufbau des Gastgewerbes in Uri.

a) Anzahl und Arten der Betriebe.

Um uns ein Bild vom allgemeinen Aufbau des Hotelgewerbes in Uri machen zu können, haben wir von 1830 an alle uns zugänglichen Reiseführer und Ortsbeschreibungen konsultiert und die darin vermerkten Gastbetriebe herausgeschrieben. Von 1880 an geben wir die vom Schweizerischen Hotelier-Verein bis 1912 veröffentlichten Zahlen wieder, welche alle Gaststätten, »die dem eigentlichen internationalen Reiseverkehr dienen», zusammenfassen. 1895, 1905 und 1929 veranstaltete das Eidg. Statistische Amt Betriebszählungen, worin sämtliche Gasthöfe und Pensionen enthalten sind. Diese beiden Statistiken lassen sich in der Folge nicht vergleichen und wir geben sie in Tabelle 31 und 32 gesondert wieder.

Tabelle 31

Betriebe und Betten im urnerischen Gastgewerbe
(nach Angaben des Schweizer. Hotelier-Vereins) [22])

	1880		1894		1912	
	Betr.	Betten	Betr.	Betten	Betr.	Betten
Jahresbetriebe	—	—	25	1190	44	1586
1-Saisonbetriebe	—	—	18	1090	19	1370
2-Saisonbetriebe	—	—	—	—	10	625
Total	27	1503	43	2280	73	3861

Bemerkung: Für das Jahr 1834 zählte Uri nach Lusser 15; nach Berlepsch 1862 20 Gastbetriebe für Fremde [23]).

Die 15 dem Fremdenverkehr dienenden Gasthöfe vom Jahre 1834 erfahren bis 1880 eine Vermehrung von 80 %, während sich im gleichen Zeitraume von 1880—1894 die Bettenzahl nur um 51 % vermehrte. Die regste Bautätigkeit hat sich von 1894—1912 entwickelt, und zwar vornehmlich im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts. Wir verzeichnen eine Betriebszunahme von 69,7 %, dieser steht eine Bettenvermehrung von nur 57 % gegenüber. Der Bau von Großbetrieben fiel in die Periode von 1870—1880, denn die Senkung der mittleren Bettenzahl von 55 Betten im Jahre 1880 auf 53 Anno

Tabelle 32

Betriebe und Betten im urnerischen Gastgewerbe
(nach Angaben des Eidg. Statistischen Amtes) [24])

	1895		1905		1929	
	Betr.	Betten	Betr.	Betten	Betr.	Betten
Jahresbetriebe	—	—	—	—	—	1774
1-Saisonbetriebe	—	—	—	—	—	1627
2-Saisonbetriebe	—	—	—	—	—	460
Total	130	2348	199	—	156	3581

[22]) Zur Erinnerung der Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914. Hg. Schweiz. Hotelier-Verein, Basel 1915, Tab. 10 und 11.
[23]) Lusser K. F. Dr. med., a. a. O., S. 80—127. Berlepsch, Nouveau Guide en Suisse. Hildburghausen 1862, S. 178—183.
[24]) Angaben des Eidg. Statist. Amtes pro 1895, Jb. 1895, S. 408, sowie Stat. Quellenwerke d. Schweiz, Betriebszählungen Jg. 1905 und 1919.

1894 und zuletzt auf 49 im Jahre 1912 deutet auf ein Anwachsen der kleinen und mittleren Geschäfte hin.

Nach den Angaben des Eidg. Stat. Amtes ging die Anzahl der Betriebe von 1905—1929 um 9 zurück. Die rückläufige Tendenz seit 1912 hat ihre Ursache in der Schließung zahlreicher Hotels in der Kriegs- und Nachkriegszeit [25]). Trotzdem vermehrte sich die Bettenzahl von 1912—1929 um 280, was auf die Vergrößerung bestehender Betriebe besonders zwischen 1920—1930 zurückzuführen ist [26]).

Betr. die Verteilung der Betriebe nach Oeffnungszeiten entfallen 1894 58 % aller Fremdengeschäfte auf Jahresbetriebe, 1912 sind es 60 %. Wir stellen ein leichtes Anwachsen der Jahresbetriebe fest. Während der gleichen Periode sinken die Bettenzahlen von 52 % auf 41 % im Jahre 1912. Dies will sagen, daß besonders mittlere und Kleinbetriebe dem Jahresverkehr dienen.

Nach der Saison verteilen sich die Betriebe wie folgt: 1894 sind es 18 Betriebe, d. h. 41,8 % Einsaisongeschäfte mit 1090 Betten oder 47,8 % [27]); 1912 zählen wir 19 Einsaisonbetriebe mit 1370 Betten oder 38,2 %; dazu kommen 10 Zweisaisongeschäfte mit 625 Betten oder 17,4 % der Gesamtbettenzahl. Vergleichen wir diese beiden Zähljahre miteinander, so konstatieren wir einen stärkeren Zuwachs von 15 % bei den Jahresbetrieben, trotz einer Vermehrung der Saisonbetriebe um 10 Etablissements durch Einführung des Wintersports in Andermatt [28]). 55,6 % aller Fremdenbetten dienen im Jahre 1912 dem Saisonverkehr. Nach Angaben des Eidg. Stat. Amtes ist im Jahre 1929 ein kleiner Rückgang auf 54 % bei den Saisonbetten zu verzeichnen. Die starke Verlagerung zugunsten der Jahresgeschäfte, die im Jahre 1912 60,2 % betrug, hat ihre Ursache im stetigen Ansteigen des Passantenverkehrs auch in den sog. »toten« Zeiten.

---

[25]) U. a. ging z. B. in Göschenen das Grand Hotel, in Altdorf das Moosbad ein.

[26]) Trotz Hotelbauverbot nahm allein in Andermatt durch Vergrößerung bestehender Betriebe die Bettenzahl von 1920—1930 um rund 90 zu.

Bemerkung: Die kantonale Gesetzgebung über das Wirtschaftsgewerbe und den Kleinhandel mit geistigen Getränken vom 5. Mai 1918 kennt den Begriff »Hotel« wenigstens dem Namen nach, doch gibt sie keine Abgrenzung gegenüber dem Begriff »Gasthaus« bzw. »Gasthof«.

Nach Münch T., Das Hotelunternehmen, 1930, S. 23, ist das Hotel ein Beherbergungsunternehmen mit mehr oder weniger ausgebautem Verpflegungsbetrieb, das die zeitgemäßen Bedürfnisse des reisenden Kulturmenschen hinsichtlich Bau, Einrichtung und Bedienung befriedigt.

Glücksmann R., Das Gaststättewesen, 1927, S. 58, gibt uns folgende Definition: »Das Gasthaus ist ein Unternehmen einfacher Art, das bescheidenen, oft auch primitiven Ansprüchen dient und von vorneherein durch seinen Namen darauf deuten will. Der Gasthof ist ein Gasthaus mit Hof und Stallungen.

[27]) Bei den Einsaisongeschäften handelt es sich um Sommersaisonbetriebe.

[28]) 1905/06.

Tabelle 33

Fremdengeschäfte und Fremdenbetten nach Höhenlagen [29])

	1894		1912	
	Betriebe	Betten	Betriebe	Betten
401— 500 m	—	285	18	796
501— 600 m	—	120	6	195
601— 700 m	—	—	1	12
701— 800 m	—	—	1	16
801— 900 m	—	522	8	630
901—1000 m	—	95	3	140
1001—1100 m	—	350	9	445
1201—1300 m	—	—	—	—
1301—1400 m	—	—	4	176
1401—1500 m	—	730	14	741
1501—1600 m	—	33	2	75
1601—1700 m	—	—	—	—
1701—1800 m	—	—	2	125
1801—1900 m	—	—	1	25
1901—2000 m	—	—	—	—
2001— m	—	145	4	205

Nach den Höhenlagen ausgeschieden stellen wir 1894 mit 60,1 % sowie 1912 mit 62,3 % eine starke Konzentration aller Fremdenbetten zwischen 401—1100 m ü. M. fest. Besonders ausgeprägt ist die Vermehrung in der Höhenlage von 401—500 m mit 55,7 % (Ufergebiete des Urnersees ohne Seelisberg und die Reußebene). Im Urserntale verzeichnen wir eine Zunahme der Betriebe in 1800—2001 und mehr Meter, was auf die Verbesserung der Verkehrsmittel zurückzuführen ist (Furkastraße). Die in den Höhenlagen von 1301—2000 und mehr Meter entstandenen Neugründungen zählen zu den Klein- und Mittelbetrieben, was in einem Rückgang des Bettenanteils von 39,9 % im Jahre 1894 auf 37,7 % im Jahre 1912 zum Ausdrucke gelangt.

Nach Betriebsgrößen betrachtet, teilen wir die Unterkunftsstätten in Kleinbetriebe mit 3—20 Betten, in Mittelbetriebe mit 21—100 und in Großbetriebe mit 101 und mehr Betten ein. Demzufolge weist Uri folgende Verteilung auf:

[29]) Zur Erinnerung an die Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914. Hg. Schweiz. Hotelier-Verein, Basel 1915, Tab. 13.

Tabelle 34

Gasthöfe nach Betriebsgrößen im urnerischen Fremdenverkehr [30])

Jahr	Kleinbetriebe		Mittelbetriebe		Grossbetriebe		Total
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	
1912	11	15,0	58	79,4	4	5,6	73 [31])
1929	103	66,0	49	31,4	4	2,6	156 [32])
1945	90	62,5	50	34,7	4	2,8	144
1940	90	62,0	51	35,1	4	2,9	145
1945	104	67,0	46	29,6	3	3,4	155

Zur Vervollständigung des Bildes geben wir in Tab. 35 die Bettenzahl nach Betriebsgrößen wieder:

Tabelle 35

Betten nach Betriebsgrößen im urnerischen Fremdenverkehr [33])

Jahr	Kleinbetriebe		Mittelbetriebe		Grossbetriebe		Total
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	
1935	954	26,0	2124	57,0	585	16,1	3663
1940	950	26,2	2091	57,8	575	16,0	3616
1945	1028	29,8	1969	57,2	445	13,0	3442

Ueber die Aufteilung der Betriebe nach Betriebsgrößen wissen wir vor 1912 keinen genauen Bescheid. Die Angaben des Schweiz. Hotelier-Vereins von 1912 sind mit den Ergebnissen der Zählungen des Eidg. Stat. Amtes von 1929 nur hinsichtlich der Mittel- und Großbetriebe vergleichbar, da bei den Kleingeschäften »Wirtschaften mit Beherbergungsrecht« nicht einbegriffen sind. Wir stellen bereits seit den 1880er Jahren ein Zunehmen der Klein- und Mittelbetriebe fest (s. S. 92). In Tabelle 34 tritt dies mit aller Deutlichkeit zutage, und wir betrachten für unsere Untersuchungsperiode den kleineren und mittleren Fremdenbetrieb im urnerischen Gastgewerbe als typisch. Der Großbetrieb zählt vornehmlich zu den Erstklaß- und Luxushäusern, während der überwiegende Teil der Mittelbetriebe Zweitklaß- oder Familienhotels umfaßt (s. S. 75). Noch klarer als bei

[30]) Wir machen auf die Verschiedenheit der Erhebungsgrundlagen pro 1912 und 1929 aufmerksam und verweisen in diesem Zusammenhange auf unsere Bemerkung auf S. 90.

[31]) Erinnerung an die Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914. Hg. Schweiz. Hotelier-Verein, Basel 1915, Tab. 13.

[32]) Betriebszählung des Eidg. Statist. Amtes für 1929. Stat. Jb., Jg. 1931.

[33]) Stat. Jahrbuch der Schweiz, Jg. 1935, 1940, 1945.

den Betriebszählungen tritt bei der Verteilung der Betten nach Betriebsgrößen (s. Tab. 35) das Ueberwiegen vor allem der mittleren Geschäfte in Erscheinung. Durch Schließung von drei Großbetrieben in Andermatt nahm ihr Bettenanteil ab [34]). Gesamthaft betrachtet, haben sich die Betriebe kaum vermehrt, ihre Bettenzahl ging jedoch seit 1929 nur um 6 % zurück, was auf eine geringe Anpassungsfähigkeit des Angebotes im urnerischen Gastgewerbe in Krisenzeiten hinweist.

Entsprechend der Entwicklung und Tradition im urnerischen Gastgewerbe sind 95 % aller Gastgewerbebetriebe Inhabergeschäfte, d. h. sie befinden sich in Einzel- oder Familienbesitz. Die Kollektiv-, die Aktiengesellschaften oder die Genossenschaft als Rechtsform von Fremdengeschäften bilden in Uri die Ausnahme [35]).

Einen weiteren wichtigen Hinweis über die Bedeutung des Gastgewerbes in Uri geben uns die Zahlen der in diesem Zweige Beschäftigten. Die Angaben des Schweiz. Hotelier-Vereins vermitteln uns von 1880—1912 [36]) folgende Zahlen:

1880 432 Beschäftigte, pro Betrieb 16, pro Bett 3,48
1894 609 Beschäftigte, pro Betrieb 14, pro Bett 3,74
1912 898 Beschäftigte, pro Betrieb 12, pro Bett 4,10

Die Ergebnisse der Betriebszählungen von 1905 und 1929 des Eidg. Stat. Amtes, die sämtliche Gasthöfe, Pensionen, Wirtschaften erfassen, geben uns folgendes Zahlenbild der Beschäftigten wieder [37]):

1905 1257 Beschäftigte, pro Betrieb 6,3
1929 1130 Beschäftigte, pro Betrieb 7,2, pro Bett 3,4

Die Beschäftigten nahmen von 1880—1894 um 107,8 % zu, was in der Vermehrung der Betriebe und ihrer Bettenzahl seine Ursache hat. Von 1905—1929 geht ihre Zahl um 11,2 % zurück und wir bringen diese Erscheinung mit der Vermehrung der kleinen und mittleren Geschäfte in Zusammenhang, die mit einer bedeutend geringeren Angestelltenzahl auskommen.

Besonders interessant ist die nach Ortschaften und Gewerbebetrieben gegliederte Darstellung aller Beschäftigten im Kt. Uri, gibt sie uns doch Aufschluß über die Bedeutung der Hotellerie am einzelnen Orte.

---

[34]) Andermatt zählte 1939 705 Fremdenbetten. Während dem Kriege wurden zwei Großbetriebe ihrem ursprünglichen Zweck entfremdet, ein dritter steht heute geschlossen da, so daß die Bettenzahl auf 335 herabgesunken ist.

[35]) Nach Angaben des Schweiz. Hotelier-Vereins, a. a. O., Tab. 11, waren 1894 von 2280 Betten 2190 im Besitze des Eigentümers, 90 im Besitze eines Pächters; 1912 von 3861 : 3461 im Besitze des Eigentümers, 60 im Besitze eines Pächters und 60 im Besitze eines Geranten oder Direktors.

[36]) Erinnerung der Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914. Hg. Schweiz. Hotelier-Verein, Basel 1915, Tab. 17.

[37]) Eidg. Betriebszählung 1905 und 1929. Stat. Quellenwerke der Schweiz.

Tabelle 36

In Betrieben beschäftigte Personen in Uri [38])

Ort	Betriebe[39])	Beschäftigte[40])	davon Hotellerie	%
Altdorf	280	1851	63	3,4
Attinghausen	17	29	—	—
Andermatt	95	454	224	49,3
Bauen	11	40	10	25,0
Bürglen	59	127	—	—
Erstfeld	85	714	26	3,6
Flüelen	63	372	116	31,1
Göschenen	45	354	69	19,5
Gurtnellen	48	301	31	10,2
Hospental	26	90	47	52,2
Realp	15	92	79	85,8 [41])
Schattdorf	43	93	—	—
Seedorf	10	38	—	—
Seelisberg	36	257	192	74,7
Silenen	68	245	65	26,5 [42])
Sisikon	23	90	46	51,1
Spiringen	20	71	48	67,6
Unterschächen	16	78	42	53,8
Wassen	43	165	39	23,6 [43])
Isenthal	22	37	—	—
Total	1025	5488	1097	

Wir fügen noch die sehr interessanten Angaben über die Anlagewerte und die Schuldkapitalien im Hotelgewerbe bei, welche Gurtner im Rahmen einer Gesamtuntersuchung für schweizerische Verhältnisse auch für Uri zusammengetragen hat [44]). Darin sind für das Jahr 1937 80,4 % der Betriebe mit 94,4 % aller Fremdenbetten erfaßt, so daß man mit ruhigem Gewissen auf die Gesamthotellerie in Uri schließen darf. Die Zusammenstellung des Erhebungsmaterials, welche wir der Arbeit Gurtners entnommen, gibt folgenden Ueberblick über die finanziellen Grundlagen im urnerischen Hotelgewerbe [45]):

[38]) Betriebszählung 1929. Stat Quellenwerke der Schweiz, Heft 17, 1932.
[39]) Alle Betriebsarten mit Hotellerie.
[40]) Gesamtzahl der Beschäftigten.
[41]) Mit den Hotelbetrieben an der Furkastraße und auf der Paßhöhe.
[42]) Mit Amsteg und Maderanertal.
[43]) Mit Meiental.
[44]) Gurtner H. Dr., Die wirtschaftliche Bedeutung des schweizerischen Hotelgewerbes. Hg. Schweiz. Hotelier-Verein, Basel 1939.
[45]) Gurtner, a. a. O., S. 95.

URI 1937

Hotel	Betten	Terrain Fr.	Gebäude Fr.	Mobiliar Fr.
119	4330	1 790 625.—	11 228 970.—	5 140 751.—

Anlagen Fr.	Grundpfandschulden Fr.
18 160 346.—	8 462 637.—

Aus diesen Unterlagen ersehen wir, daß die substanziellen und sich volkswirtschaftlich auswirkenden Anlagen im urnerischen Hotelgewerbe den Betrag von über 18 Millionen Franken übersteigen, und daß auf diesen Liegenschaften ein Kapital von über 8 Millionen Franken grundpfandlich verhaftet ist.

Nach einzelnen Kurorten und nach Bettenpreisklassen ausgeschieden, haben wir nachfolgende Gliederung [46]):

Seelisberg: 1937 9 Hotels mit 517 Betten erfaßt.

Minimal-Bettenpreis	Anzahl Betten	Terrain	Gebäude	Mobiliar	Total Anlagen	Grundpfand-schulden
1.50	50	30 500	101 800	58 600	190 900	120 773
2.—	57	32 889	84 784	70 851	188 524	107 000
2.50	110	45 320	166 000	173 800	385 120	113 730
3.50 [47])	300	217 020	1 174 000	430 000	1 821 020	720 000
Total	517	325 729	1 526 584	733 251	2 585 564	1 061 503

Flüelen: 1937 15 Hotels mit 356 Betten erfaßt.

1.50	14	10 000	25 200	16 480	51 608	30 000
2.—	164	94 628	418 496	208 268	721 392	461 859
2.50	78	32 136	237 594	110 808	380 538	227 904
3.— [47])	100	48 000	487 883	123 457	659 340	170 453
Total	356	184 764	1 169 173	458 941	1 812 878	890 216

Andermatt: 1937 13 Hotels mit 651 Betten erfaßt.

2.50	113	46 556	288 139	178 540	513 235	256 600
3.—	123	42 804	603 601	214 020	860 425	313 500
3.50 [47])	415	274 240	2 330 099	939 800	3 544 138	1 712 032
Total	651	363 600	3 221 839	1 332 360	4 917 799	2 282 132

[46]) Gurtner, a. a. O., S. 140 und 142.

[47]) Die betr. Zahl besteht aus der Zusammenlegung zweier verschiedener Preisklassen zwecks Wahrung der Anonymität der beteiligten Unternehmungen. Siehe Gurtner, a. a. O., S. 104.

Uri-Umgebung: 1937 82 Hotels mit 1906 Betten erfaßt [48]).

Minimal-Bettenpreis	Anzahl Betten	Terrain	Gebäude	Mobiliar	Total Anlagen	Grundpfand-schulden
1.—	32	26 656	104 640	32 000	163 296	89 355
1.50	148	90 280	483 752	173 456	747 488	298 560
2.—	572	330 044	1 919 587	718 764	2 968 395	1 590 418
2.50	560	230 720	1 359 103	818 329	2 408 152	1 130 604
3.—	448	155 904	1 031 292	663 650	1 850 846	851 266
3.50	146	82 928	413 000	210 000	705 928	268 583
Total	1906	916 532	5 311 374	2 616 199	8 844 105	4 228 786

Gesamt-Durchschnitt pro Bett in Uri [49])
(1937)

Hotel	Betten	Terrain Fr.	Gebäude Fr.	Mobiliar Fr.	Total Anlagen Fr.	Grundpfand-schulden Fr.
119	3430	522.—	3273.46	1498.76	5294.26	2467.24

Nach Gurtner zählen Seelisberg, Flüelen und Andermatt infolge ihres Fassungsvermögens und ihrer substanziellen Anlagewerte zu den Mittel-Kurorten [50]). An erster Stelle liegt Andermatt mit 651 Fremdenbetten und reinen Hotelanlagen im Substanzwerte von 4,9 Millionen Franken, d. h. 27 %, ferner weist es 2,2 Millionen Franken Grundpfandschulden oder 26,9 % von der von Gurtner für 119 Hotelbetriebe in Uri errechneten Gesamtsumme aus. Seelisberg erreicht etwas mehr als die Hälfte von Andermatt; seine Beteiligung an der Gesamtsumme für Uri beträgt bei den Anlagen 14,2 %, bei den Hypothekarschulden 12,5 %. Bei Flüelen ist der Anteil bei den Anlagen wie bei ihrer Belastung rund 10 % des für den ganzen Kanton bestimmten Wertes.

Die Belastung pro Fremdenbett betrug in Seelisberg Fr. 2053.—, in Flüelen Fr. 2500.— und in Andermatt erhöht sie sich auf Fr. 3505.—.

Nach Preisklassen zusammengefaßt, bezeichnet Gurtner die verschiedenen Hotels mit Preislagen von Fr. 1.— bis 3.50 mit dem Gruppenzeichen III, von Fr. 4.— bis 5.50 mit II, und die höheren Preisklassen mit I [51]). Uri bietet rund 90 % seiner Betten zu niedrigen

[48]) Ohne Seelisberg, Flüelen und Andermatt.
[49]) Gurtner, a. a. O., S. 258.
[50]) N. Gurtner, a. a. O., S. 102, sind mittlere Kurorte solche mit substanz. Anlagewerte von 2,5 bis 40 Millionen Franken und mit einer Fassungskraft von 350 bis 3000 Betten.
[51]) Gurtner, a. a. O., S. 97.

Preisen und die restlichen zu mittleren Preisen an [52]). Es geht daraus hervor, daß in Uri der kleinere und mittlere Betrieb vorherrschend ist [53]). Die zunehmende Teuerung während der Kriegsjahre wirkte sich auch auf den Minimalbettenpreis im Hotelgewerbe aus und führte zur Erhöhung desselben.

Die urnerische Hotellerie entwickelte sich im Verhältnis, wie die Grundlagen des Fremdenverkehrs in Uri und die ihn beeinflussenden Faktoren sich veränderten, die Bedürfnisse und Anschauungen des Publikums sich wandelten [54]). Von Ort zu Ort verschieden, je nach den obwaltenden Umständen, in einzelnen Perioden den Erfordernissen der Zeit nachhinkend, in andern wieder, angesport durch einen regen Unternehmergeist, der Zeit vorauseilend. Der »Löwen«, das »Kreuz«, das »Drei Könige« und das »Rößli« wurden im Laufe der Jahrhunderte von der Herberge zum Hotel, und neben ihnen entstanden, leider oft der Landschaft wenig angepaßt, das »Bellevue«, das »Kurhaus« und das »Sporthotel«.

3. Die Ausnützung des Gastgewerbes in Uri.

Der Umsatz des Hotelgewerbes ist von der Frequenz, der Ausnützung der angebotenen Betten abhängig. Leider stehen uns über das Verhältnis zwischen Bettenangebot und Bettenbenützung erst seit 1934 zuverlässige Angaben zur Verfügung, die eine Beurteilung des wirtschaftlichen Erfolges im urnerischen Gastgewerbe erlauben [55]). Wir bringen die Belegungsprozentsätze für Uri gesamthaft sowie für die Orte Seelisberg, Flüelen und Andermatt: erstens bezogen auf die während der Sommer- und Wintersaison geöffneten Betten und zweitens bezogen auf die Jahreskapazität der vorhandenen Betten [56]). Bei den Jahresbetrieben ist die maximale Logierkraft eindeutig bestimmt, indem, abgesehen von den Schaltjahren, die Anzahl der Betriebstage jedes Jahr gleich hoch ist. Nicht so verhält es sich bei dem Saisonbetrieb, weil durch konjunkturelle Schwankungen und strukturelle Wandlungen die Betriebsdauer der Saisonhotels verlängert oder verkürzt werden kann und dies sowohl im Sommer wie im Winter [57]).

[52]) Von Gurtner wurden in Uri 3430 Betten erfaßt.

[53]) Vgl. Seite 94.

[54]) E. Schorer, Wirtschaftsperspektiven, S. 118/9.

[55]) Für Uri seit 1934 Eidg. Stat. Amt; für Seelisberg seit 1918; für Andermatt seit 1920 offiz. Verkehrsbureaus Seelisberg und Andermatt.

[56]) Jahreskapazität, d. h. die Aufnahmemöglichkeit aller Fremdenbetten in Uri während 365 Tagen.

[57]) Wir nahmen bis 1934 eine durchschnittliche Dauer der Sommersaison von 150, diejenige der Wintersaison mit 70 Tagen an. Ab 1934 sind die Zahlen des Eidg. Stat. Amtes maßgebend.

Tabelle 37

Bettenbesetzung in Uri von 1900—1945 [58])

Jahr	Jahreskapazität	Jahresfrequenz	Betriebsfrequenz
		%	%
1900	1 307 065	11,0	26,9 [59])
1905	1 307 065	13,1	30,0 [60])
1910	1 307 065	10,9	17,8
1915	1 358 165 [61])	4,4	7,4
1920	1 358 165	5,7	9,5
1925	1 409 265 [62])	14,0	23,3
1930	1 322 395	9,1	15,1
1934	1 366 195	10,2	15,5
1935	1 358 895	9,5	14,7
1936	1 349 405	8,5	13,3
1937	1 326 410	10,0	15,7
1938	1 343 200	10,1	15,9
1939	1 281 880	7,6	11,9
1940	1 319 840	4,9	8,5
1941	1 336 365	5,9	10,5
1942	1 288 450	6,4	10,8
1943	1 266 185	8,9	14,5
1944	1 262 535	8,6	14,6
1945	1 256 695	10,3	17,3

Nach Tabelle 37 nimmt die gastgewerbliche Kapazität bis 1925 zu, während Jahres- wie Betriebsfrequenz schon ab 1905 abzunehmen beginnt. So werden allein in der Periode von 1894—1912 *dreißig neue* Hotelbetriebe eröffnet, und man kann sich wirklich fragen, ob man damals wirklich an die Krisenunempfindlichkeit des Fremdenverkehrs im Kt. Uri glaubte? Für die äußerst prekäre Lage der Urner Hotellerie legen die Zahlen in Tabelle 37 sprechendes Zeugnis ab.

Die Betriebsfrequenzen lassen sich natürlich nicht genau vergleichen, da ein bestimmter Frequenzprozentsatz bei einem Jahresbe-

[58]) Von 1900—1930 benützten wir die von uns geschätzten und errechneten Zahlenwerte auf Seite 71. Von 1934—1945 stellte uns das Eidg. Stat. Amt in entgegenkommender Weise die Zahlen zur Verfügung.
[59]) Nur Sommersaison.
[60]) 1905/06 Wintersaison in Andermatt.
[61]) Nach Angaben des Schweiz. Hotelier-Vereins für 1912, s. Seite 91.
[62]) Nach Angaben des Eidg. Stat. Amtes für 1929, s. Seite 91.

trieb viel längere tatsächliche Frequenz bedeutet als bei einem während zwei Dritteln des Jahres geschlossenen Saisonbetrieb. Dagegen sind die Zahlen, bezogen auf die Jahreskapazität, eher vergleichbar. Immerhin ist auch hier zu berücksichtigen, daß ein Betrieb mit kurzer Saison weniger Betriebsausgaben hat als ein solcher mit langer Saison.

Tabelle 38

Bettenbesetzung in Seelisberg, Flüelen und Andermatt
(nach Jahres- und Betriebsfrequenz)

Jahr	Seelisberg		Flüelen		Andermatt	
	Jahresfreq.	Betriebsfreq.	Jahresfreq.	Betriebsfreq.	Jahresfreq.	Betriebsfreq.
	%	%	%	%	%	%
1918	14,1	34,3 [63])	—	—	—	—
1920	11,7	28,5	—	—	—	—
1925	21,6	52,6	—	—	14,7	25,6 [64])
1930	17,5	42,6	—	—	20,3	35,5
1935	12,0	27,2	15,9	21,4 [65])	13,8	21,6
1940	7,9	23,1	5,2	7,5	5,1	10,8
1945	12,5	32,2	8,6	13,5	12,4	23,0

Bei den niedrigen Frequenzen, wie sie die angeführten Kurorte aufweisen, muß natürlich eine Rückbildung des Bettenangebotes eintreten. Diese setzte jedoch erst nach 1929 ein, wobei ein Rückbildungsprozeß schon vor 1914 begrüßenswert gewesen wäre. Von 1929 bis 1945 verminderte sich die Bettenzahl um ca. 12 %, so daß die Frequenzvergleiche in dieser Periode die Auswirkungen der Strukturwandlungen nur abgemildert zeigen. Aus Tabelle 37 und 38 geht hervor, daß unsere Hotellerie nach wie vor noch weit davon entfernt ist, mit der erwünschten Durchschnittsbelegung von 60 % rechnen zu können.

Wir geben die Betriebsfrequenzen zweier Jahresbetriebe in voralpiner und hochalpiner Lage wieder. Beide weisen starke Frequenzunterschiede auf. Der erstere hat Frequenzen von 12—26 % auf die Jahreskapazität bezogen, der letztere solche von 11—36 %, was wohl auf die günstige Beeinflussung durch die Wintersaison zurückzuführen ist.

[63]) Nur Sommer.
[64]) Sommer- und Wintersaisonverkehr.
[65]) Nur Sommer.

Betrieb in voralpiner Lage		Betrieb in hochalpiner Lage	
	%		%
1925	21,2 %	1925	26,2 %
1930	26,6 %	1930	31,4 %
1935	25,9 %	1935	19,4 %
1940	12,2 %	1940	11,3 %

Ein Betrieb mittlerer Größe sowie zwei Berghotels gleicher Größenordnung weisen folgende Frequenzen auf:

a) Familienhotel[66])			b) Berghotels[66])		
Jahr	Jahresfreq.	Betriebsfreq.	Jahr	Jahresfreq.	Betriebsfreq.
	%	%		%	%
1890	19,4	47,0	1898	6,3	29,1
1900	23,6	56,9	1900	8,2	37,5
1905	24,2	58,4	1905	9,9	37,9
1910	20,9	49,6	1910	7,8	35,8
1913	24,4	58,8	1915	4,0	18,3
1920	13,6	41,3	1920	3,6	16,6
1925	22,9	55,3	1925	8,5	38,7
1928	32,3[67])	64,7	1928	12,0	55,0[68])
			1930	8,9	40,8
			1935	5,8	26,6
			1940	2,7	12,5
			1945	1,8	8,3

Interessant scheint uns die Gegenüberstellung der Frequenzen eines Zweisaisonbetriebes in Andermatt. Es handelt sich in erster Linie nicht darum, die Jahres- und Betriebsfrequenzen miteinander zu vergleichen, sondern wir möchten auf die Frequenzunterschiede zwischen Sommer- und Wintersaison hindeuten.

In diesem Zusammenhange möchten wir uns kurz über die Gesamtlage der urnerischen Hotellerie verbreiten, wie sie sich von 1914 bis heute entwickelte.

Für die wirtschaftliche Lage des Urner Gastgewerbes im Jahre 1914 ist folgende Zeitungsnotiz symptomatisch: »Das Grand Hotel Seelisberg, das sich schon lange in finanziellen Schwierigkeiten befindet, ist konkursamtlich versteigert und der Eidg. Bank um die

[66]) Nur Sommer geöffnet: a) durchschn. während 135 Tagen; b) durchschn. während 100 Tagen.
[67]) Ab 1928 Sommer und Winter geöffnet.
[68]) Höchste bis anhin erreichte Bettenbesetzung.

Bettenfrequenz eines Großbetriebes in Andermatt

Jahr	Jahresfrequenz	Betriebsfrequenz[69])	Jahresfrequenz ohne Winter
	%	%	%
1898	7,2	17,6	7,2
1900	7,8	21,3	7,8
1905	7,6	20,6	7,6
1908	8,2	24,9	7,9
1909	7,9	16,1	5,5
1910	8,5	17,4	4,6
1911	13,3	25,0	7,2
1912	14,2	26,2	5,8
1913	10,2	21,8	5,0
1929	11,5	21,8	4,3
1930	10,4	20,8	3,7
1931	6,2	13,4	2,6
1932	2,6	6,2	2,0
1933	3,4	8,8	2,6
1934	9,5	19,4	6,7
1935	13,9	28,3	7,1
1936	13,3	26,9	8,2
1937	10,8	20,7	2,1

Summe von Fr. 700 000.— zugeschlagen worden[70]).« Seelisberg, als ältester Kurort in Uri, erlebte seine wirtschaftliche Blüte bereits um die *Jahrhundertwende*. Im Zuge der Verschiebung des Fremdenverkehrs nach den alpinen Lagen traten dann die ersten Krisen und als ihre Folge Frequenzrückschläge in Erscheinung, die sich besonders auf die Großbetriebe nachteilig auswirkten. Im Jahre 1917 sind es bereits drei Betriebe mehr — je einer in Seelisberg, Flüelen und Altdorf, die infolge Konkurs von der Kantonalbank übernommen werden mußten[71]). 1918 lesen wir im Geschäftsberichte der Urner Kantonalbank: »Zu bedauern ist, daß die Hotelindustrie immer noch böse Zeiten durchmacht. Das Total der gefährdeten Urner-Hotelengagements bei unserer Bank beziffert sich inkl. Zinsen per 31. Dez. 1918 auf rund drei Millionen Franken[72]).« In der Folge bahnten die zuständigen Behörden eine Hilfsaktion für die notleidende Urner Hotelindustrie an und beauftragten Prof. Dr. Töndury mit der Aus-

[69]) Die Betriebsfrequenz betrug durchschnittlich Sommer und Winter 175 Tage.
[70]) Ztg. »Freier Schweizer«, Jg. 1914, Dez. 18.
[71]) Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank vom Jahre 1917.
[72]) Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank vom Jahre 1918.

arbeitung eines Gutachtens. Prof. Töndury schlägt darin als allgemeine Maßnahmen zur Sanierung vor [73]):

a) Die Organisation einer einheitlichen Propaganda.

b) Bessere kaufmännische Organisation im Hotelgewerbe.

c) Bindende Preisvorschriften (kantons- oder gemeindeweise).

d) Patent-Taxen- und Steuerreduktionen.

Die landrätliche Kommission für die notleidende Hotellerie kommt nach langen Beratungen und gestützt auf das genannte Gutachten zu folgenden Anträgen zu Handen des Landrates [74]):

a) Es möge für die bedrängte Hotelindustrie im Verein mit dem Bundesrat und mit andern Kantonen, die in ähnlicher Lage sind, eine Hilfsaktion auf eidgenössischem Boden eingeleitet werden behufs Gründung einer Hilfskasse, die aus den Beiträgen des Bundes, des Kantons und der beteiligten Gläubiger zu finanzieren sei. Im weitern sind Zuschüsse aus der Gesamthotelindustrie (Logiertaxe) vorgesehen.

b) Eventuell sei die Hilfe durch eine Lotterie zu erwägen.

c) Zur Sanierung des Hotelgewerbes mögen auf dem Wege der Gesetzgebung geregelt werden:

aa) Die zwangsweise Veräußerung von Hotels im Sinne einer Einschränkung, so daß nicht durch billigen Aufkauf den noch dastehenden Gasthäusern eine illoyale Konkurrenz entstehe;

bb) Einschränkungen von Hotelneubauten [75]);

cc) Vereinheitlichung der Preise und der Buchführung, der Lohn- und Dienstverhältnisse der Hotelangestellten, sowie der eidgenössischen und kantonalen Reklame im Sinne einer besonderen Unterstützung. Schließlich möge erwogen werden, ob nicht dem Antrag Töndury auf Ankauf der überzähligen Hotels und die Verwendung solcher als Staatsanstalten, wie Irrenhaus, Altersasyl u. a. m. stattzugeben sei.

Nachdem der Bundesrat bereits 1914 einige Maßnahmen zur Sanierung der Hotellerie ergriffen hatte, fand 1921 unter Mitwirkung des Bundes die konstituierende Versammlung der Schweizerischen

[73]) »Urner Wochenblatt«, Jg. 1919, Nr. 11.

[74]) »Urner Wochenblatt«, Jg. 1919, Nr. 32.

[75]) »Verordnung betr. Schutz der Hotellerie gegen die Folgen des Krieges« des Bundesrates vom 2. Nov. 1915, Art. 27, zur Verhinderung neuer Konkurrenz: »Ohne Bewilligung des Bundesrates dürfen weder neue Hotels und Fremdenpensionen erstellt noch bestehende erweitert werden, noch bisher andern Zwecken dienende Bauten zur gewerbsmäßigen Beherbergung verwendet werden.«

Hotel-Treuhandgesellschaft (S. H. T. G.) statt[76]). Im Monat April des gleichen Jahres waren bereits 155 Sanierungsgesuche, darunter 12 aus Uri, eingegangen. 1923 ist über den Erfolg dieser Hilfsaktion dem Bankberichte folgendes zu entnehmen: »Während langen Jahren war die Sorge des Bankrates, die Sanierung der notleidenden Hotelunternehmen durchzuführen, an welchen die Ersparniskasse interessiert war. Diese Sanierung ist nun dank der Mitwirkung der S. H. T. G. bis auf wenige Pendenzen verwirklicht. Die Einbußen, welche die Bank durch die Sanierung der notleidenden Hotelbetriebe erleidet, beziffert sich auf rund Fr. 850 000.—[77]).« 1925 trat im Hotelgewerbe in der ganzen Schweiz und somit auch in Uri eine ganz erhebliche Besserung ein. 1926 konnte mit dem Abbau der Unterstützungsinstitute begonnen werden, nachdem sich in der Hotellerie eine Zeit des Aufschwungs und der Wiedererstarkung einstellte. Der Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank schildert 1930 die Geschäftslage wie folgt: »Das Ergebnis bei der Hotelindustrie blieb hinter demjenigen des Vorjahres zurück. Dessenungeachtet war es einigen Hoteliers möglich, ihre Etablissements zu modernisieren und Neuanschaffungen vorzunehmen. Mit Ende 1930 sind die abgeschlossenen Sanierungs-Vereinbarungen abgelaufen. Eine Erneuerung hat nicht stattgefunden. Man ist der Ansicht, daß nun sämtliche Hoteliers in der Lage sein werden, ihren Verpflichtungen gegenüber den Hypothekargläubigern gerecht zu werden[78]).« Die Weltwirtschaftskrise der dreißiger Jahre machte viele gute Hoffnungen zunichte. Vor allem bekam die Hotellerie den Preiszerfall zu spüren. Durch Bundesbeschluß vom 30. Sept. 1932 wurde die im Jahre 1931 in Liquidation getretene S. H. T. G. wieder konstituiert, ausgestattet mit einer Bundessubvention von 3½ Millionen Franken. Gestützt auf die-

[76]) Vom Bundesrat ergriffene Maßnahmen zugunsten der Hotellerie: 28. Sept. 1914 »Allg. Betreibungsstundung (Moratorium)«, die von 6 zu 6 Monaten bis zum 31. Dez. 1918 dauerte, ermöglichte die Durchführung mancher ersten Sanierung und Abfindung mit den Gläubigern. Weitere Maßnahmen siehe [75]). Der Ablauf der Stundungsdauer veranlaßte den Bundesrat am 5. Jan. 1917 zu einem »Beschluß betr. die Erweiterung des Schutzes der Hotelindustrie gegen die Folgen des Krieges«, welcher die Stundungsmöglichkeit für Kapitalrückzahlungen für in der Zeit vom 1. Jan. 1917 bis 31. Dez. 1929 fällige Kapitalien ausdehnte und die frühere Bestimmung über die Einschränkung der Hotelbauten aufrecht erhielt. Die am 18. Dez. 1920 erlassene »Verordnung betr. Nachlaßstundung, das Pfandnachlaßverfahren für Hotelgrundstücke und das Hotelbauverbot«, regelte das Pfandnachlaßverfahren für alle Forderungen, für die eine auf einem Grundstück lastende Forderung als Pfand haftete, und gestattete die Bewilligung einer Stundung bis längstens Ende Dezember 1930 für alle Kapitalforderungen, ohne Rücksicht darauf, ob sie gedeckt oder ungedeckt sind. Das in § 52 bis 55 enthaltene »Hotelbauverbot« wurde im »Bundesgesetz betr. Einschränkungen der Erstellung und Erweiterung von Gasthöfen« vom 16. Okt. 1924 aufgenommen und bleibt bis 31. Dez. 1935 in Kraft.

[77]) Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank vom Jahre 1923.

[78]) Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank vom Jahre 1930.

sen Beschluß bewilligte das h. Obergericht von Uri im Jahre 1934 sechs Gesuche um Eröffnung des Hotelpfandnachlaßverfahrens. Das Jahr 1935 stellte an die Hilfsbereitschaft der S. H. T. G. in einigen Fällen noch vermehrte Anforderungen. Durch dringliche Bundesbeschlüsse wurden u. a. die rechtlichen und finanziellen Grundlagen der Sanierungsaktion wesentlich erweitert und zudem die Geltungsdauer der Bestimmungen über das Hotelpfandnachlaßverfahren bis Ende 1938 verlängert [79]). »Die Lage der Hotellerie stellte 1936 weiterhin große Anforderungen an unser Institut, mußten wir ein Hotel an der zweiten konkursamtlichen Steigerung erwerben«, so führt der Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank weiter aus [80]). In den letzten Jahren vor dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges erfuhr die Wirtschaftslage der Hotellerie eine Verbesserung. Der Weltkrieg stoppte jeden internationalen Fremdenverkehr plötzlich ab, was sich besonders auf die Saisonbetriebe nachteilig auswirkte. 1943 folgte neuerdings ein Bundesratsbeschluß über die Verlängerungsdauer der rechtlichen Schutzmaßnahmen [81]). Am 1. Januar 1945 tritt das neue Bundesgesetz über rechtliche Schutzmaßnahmen für die Hotel- und Stickerei-Industrie in Kraft. Im Gegensatz zu den frühern bundesrätlichen Verordnungen zugunsten der Hotellerie, die mehr den Charakter vorübergehender Maßnahmen zur Ueberbrückung der Notlage trugen, enthält dieses neue Gesetz neben der Bestätigung eines wesentlichen Teils der bisherigen Schutzbestimmungen, Neuerungen, die zur Hebung der Konkurrenzfähigkeit dieses wichtigen Wirtschaftszweiges unseres Landes in der Nachkriegszeit dienen sollen [82]).

Mögen unter Berücksichtigung der großen Bedeutung des Hotelgewerbes für die urnerische Volkswirtschaft die Sanierungsbestrebungen aufrechterhalten werden, bis das Hotelgewerbe wieder ein gesunder, integrierender Teil der Volkswirtschaft geworden ist.

Die Rentabilitätsmöglichkeit der Hotellerie wird nicht nur von der Frequenz beeinflußt. Der Ertragsschwund trifft auch die mit normaler Besetzung arbeitenden Gastbetriebe. Insbesondere macht sich die Verteuerung der Lebenshaltung auf der ganzen Linie bemerkbar. Die heutige Lage ermöglicht nur in seltenen Fällen, neben der Verzinsung der Schuldkapitalien, dem ordentlichen Unterhalt,

[79]) Im Hotelpfandnachlaßverfahren wird u. a. dem Schuldner das Recht eingeräumt, auch nach Bewilligung des Nachlaßverfahrens noch eine Stundung der gerichtlich festgelegten Kapitalzinse nachzusuchen, falls er zu deren Zahlung infolge Krise nicht imstande ist.

[80]) Geschäftsbericht der Urner Kantonalbank vom Jahre 1936.

[81]) Die Geltungsdauer wurde bis 31. Dez. 1944 befristet.

[82]) Einerseits Fortsetzung des durch die S. H. T. G. eingeleiteten Entschuldungswerks, anderseits werden Mittel und Wege gesucht, um die Hotellerie zu erneuern. (Aktion Meili: bauliche Erneuerung; Plan Cottier: Schuldenabbau mittels eines obligatorischen Solidarbeitrages pro Logiernacht).

den kaufmännisch begründeten Abschreibungen, eine angemessene Rendite herauszuwirtschaften. Die Struktur der Hotellerie setzt zudem während der ganzen Oeffnungszeit eine sehr große und ständige Betriebsbereitschaft voraus, ohne daß die geringste Sicherheit für einen entsprechenden Umsatz und Verdienst vorhanden wäre. Im Gegensatz zur Industrie, zum Handel und Gewerbe, ist die Hotellerie standortgebunden, sie kann ihre Leistungen nicht an den Verbrauchsort senden und kann insbesondere nicht auf Vorrat oder Bestellung arbeiten.

4. Kapitel:

Reise- und Fremdenverkehr in der Volkswirtschaft.

Geröll, Gletscher, Seen und anderes unproduktives Land machen etwa 55 % der Oberfläche des Kts. Uri aus. Uri hat demnach die *ungünstigsten* Bodenverhältnisse von allen Kantonen der Schweiz und steht um rund 30 % unter dem Gesamtmittel des produktiven (74,8 %) und um 30 % über demjenigen des unproduktiven Bodens (52,2 %). Dieses Mißverhältnis erklärt auch zum Teil, daß Uri von allen Kantonen der Schweiz die kleinste Einwohnerzahl und außer Graubünden auch die geringste Volksdichte von 25 Einwohnern pro Quadratkilometer aufweist [1]).

Uris Bevölkerung zählte 1832 ca. 12 500 Seelen [2]). Nach Lusser bilden Viehzucht und die damit verbundene Alpenwirtschaft und Wiesenkultur, welche seit Jahrhunderten auf gleiche Weise betrieben werden, die vorzüglichste Unterhaltsquelle der Urner. Den Viehbestand gibt Lusser mit rund 38 000 Haupt an, was ein eindrucksvolles Bild über die damalige Bedeutung der Bauersame in Uri vermittelt. Manufakturen und Fabriken bestehen keine [3]). Die vollständige Ausnützung des produktiven Bodens durch die große Mehrzahl seiner Bewohner — wir schätzen sie damals auf ca. 70 % der Gesamtbevölkerung — mußte in der Folge auf eine weitere Bevölkerungszunahme hemmend wirken. Dies geht deutlich aus den Volkszählungsergebnissen von 1850 und 1860 hervor, die eine Zunahme von nur 236 Personen verzeichnen. Bis in die 1870er Jahre ist die Urner Wirtschaftslage durch ein starkes Ueberwiegen der in Land- und Alpwirtschaft Beschäftigten gegenüber jenen, die ihr Brot im Personen- oder Warentransit verdienen, gekennzeichnet.

[1]) Volkszählung 1941.
[2]) Lusser K. F. Dr. med., a. a. O., S. 47.
[3]) Ebenda S. 53 und 54.

Die Eröffnung der Gotthardbahn (1882) wirkte sich nicht nur revolutionierend auf die Zusammensetzung der Bevölkerung und ihre politische und kulturelle Einstellung aus, sie veränderte auch die Struktur der urnerischen Wirtschaft von Grund auf. Wie der Bau der »stiebenden Brücke« im 13. Jahrhundert das Reußtal der europäischen Geschichte eröffnet hatte, so erzwang der Durchbruch des Gotthardtunnels den Anschluß Uris an die neuzeitliche Entwicklung. Die Niederlassung von Bahnangestellten, der Fremdenverkehr und die Einführung von Industrien vergrößerten die Staatseinnahmen und ermöglichten dem Kanton die Durchführung neuer Aufgaben, die wiederum der Wirtschaft zugute kamen. Kaufkraft und Umsatz erhöhten sich, Angehörige armer Bergbauernfamilien fanden beim Bahndienst sicheres Einkommen, billige Bedarfsartikel und Lebensmittel wurden eingeführt, so daß die Lebensbedingungen bis in die entferntesten Täler verbessert wurden. Doch zeitigte der Bahnbau auch nachteilige Folgen. Er schnitt das Urserntal vom Verkehr ab, aus dem es bisher seine wichtigste Einnahme gezogen hatte, und die mit großen Unkosten gebauten Paßstraßen wurden entwertet. Erst die Zunahme des Touristenverkehrs und später das Aufkommen des Automobils gab den Paßstraßen ihre Bedeutung zurück. Die Gotthardbahn hat aber für die einheimische Volkswirtschaft unauslöschbare Vorteile gebracht, die die Nachteile bei weitem überwiegen. Durch die raschen und angenehmen Verkehrsmöglichkeiten kamen massenweise Schweizer und Ausländer in unsere Bergtäler, um hier ihre Ferien zu verbringen. Mit ihrer Eröffnung nahmen die Siedlungen Erstfeld, Gurtnellen, Wassen und Göschenen stark zu, und sie ermöglichte auch Andermatt den Aufstieg als Kurort. Der durch die Bahn bedingte größere Fremdenstrom vermehrte die Verdienstmöglichkeiten und verhinderte eine größere Abwanderung tüchtiger einheimischer Arbeitskräfte.

Wenn wir die Ergebnisse der Volkszählung in Uri aneinanderreihen, so bewegen sich diese in auf- und absteigender Linie, was eine interessante und seltene Erscheinung ist. Die Volkszählungsergebnisse von 1850 und 1860 ergaben nur ein geringes Anwachsen, während 1870 nach der großen Straßenbauperiode Uri bereits 16 095 Seelen zählte [4]). Der Bau der Gotthardbahn ließ sodann die Bevölkerung in den 10 Jahren bis 1880 um fast 50 % auf 23 744 ansteigen, nach Vollendung der Bauten, 1888, sank deren Zahl auf 17 249. Seither nahm die Wohnbevölkerung bis 1920 jedes Jahr durchschnittlich um 210 auf 23 973 zu, besonders stark zwischen 1900 und 1910; von 1920 bis 1930 verminderte sie sich zum erstenmal um 1005 oder 4,2 % auf 22 968. Anläßlich der letzten Volkszählung am 1. Dezember 1941 wies Uri 27 359 Einwohner aus [5]).

[4]) Oberalp 1862—1864, Axenstraße 1862—1865, Furka 1864—1866.

[5]) Wir entnahmen diese Zahlen dem Werke von Weilenmann Hermann, Uri, Land, Volk, Staat, Wirtschaft und Kultur. Zürich 1943, S. 57.

Ein interessantes Bild vermittelt uns die Auswandererstatistik:

1880—1890	825	Auswanderer [6])
1890—1900	349	»
1900—1910	442	»
1910—1920	271	»
1920—1930	464	»
1930—1940	59	»

Die große Auswandererziffer in den 1880er Jahren hat ihre Ursache in der Verschiebung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Der totale Zerfall des einst blühenden Transitgewerbes wirkte sich für alle mit dem Straßenverkehr verbundenen Existenzen negativ aus, und viele Einwohner waren gezwungen, entweder ihren Beruf zu wechseln oder auszuwandern [7]). In den letzten 50 Jahren betrug die Auswanderung nur noch 1585 Personen oder rund 5 % auf das Ergebnis der Volkszählung von 1941 bezogen. Handel und Verkehr, die Zunahme der Industrialisierung besonders in den letzten zwei Dezennien schufen für den Urner vermehrte Erwerbsmöglichkeiten [8]). In diesem einst fast ausschließlich landwirtschaftlichen Kanton waren nach der eidg. Volkszählung von 1930 noch 37,2 % der gesamten Bevölkerung (Berufstätige mit ihren Angehörigen) in der Urproduktion beschäftigt. Ungefähr gleich viele Personen (39,5 % der Bevölkerung) fanden ihr Brot teils in Handwerk und Industrie (26,8 %), teils im Verkehrsdienst (12,7 %). Der Rest (23,3 %) verteilte sich auf Gastgewerbe (4,7 %), Verwaltung, Handel, freie Berufe usw.

Der Einfluß des Fremdenverkehrs auf die Betriebsergebnisse unserer Eisenbahnen ist bekannt und wir verweisen in diesem Zusammenhange auf Seite 28 ff. des ersten Teiles unserer Arbeit.

Die Eigenschaft des Fremdenverkehrs, nicht nur dem Hotelgewerbe und den Verkehrsanstalten, sondern im weiten Maße auch dem Geschäftsleben zahlreicher Industrien Nutzen zu bringen, wird im allgemeinen wenig beachtet. Es dürfte jedoch die Verkennung dieser Tatsache oft zu einer falschen Beurteilung von Fragen führen, die mit dem Verkehrsleben in Zusammenhang stehen. Das Personal der dem Fremdenverkehr dienenden Hotelunternehmungen bedeutet nur einen kleinen Teil der vom Fremdenverkehr Lebenden. Zur Erfassung dieser Personengesamtheit müßten vielmehr auch alle Erwerbs-

---

[6]) Stat. Jahrbuch der Schweiz, Jg. 1880 bis 1940.

[7]) Das Urserntal litt besonders durch diese Verkehrsverschiebung. Aus diesem Grunde erklärt sich der starke Rückgang der Bevölkerung von Hospental, die 1870 noch 444, 1941 nur noch 298 Einwohner zählte.

[8]) Abwanderung landwirtschaftlicher Kräfte zur Straßenbahn Altdorf-Flüelen, zur Treib-Seelisberg-, zur Schöllenen- und Furka-Oberalpbahn.

Bezügl. der Industrialisierung erinnern wir an die Errichtung der Eidg. Munitionsfabrik sowie an die Schweiz. Draht- und Gummiwerke in Altdorf.

gruppen miteinbezogen werden, deren Existenz sich auf dem Verkehr aufbaut. Als solche kämen insbesondere, neben den ausschließlich den fremden Gästen dienenden Chauffeuren, Bergführern, Skilehrern usw. in Betracht: Handwerker und Kaufleute aller Art[9]). Wie enge die Hotellerie mit der übrigen Wirtschaft verflochten ist, geht aus der sehr interessanten Erhebung des schweizerischen Hotelier-Vereins anläßlich der Landesausstellung 1939 hervor. Daraus ersehen wir, daß pro 100 Franken Einnahmen eines Hotelbetriebes durchschnittlich fast ⅔, d. h. Fr. 87.51, für Haushaltungsausgaben an Handel, Gewerbe, Handwerk und Regiebetriebe wieder ausgegeben werden. Der verbleibende Rest von Fr. 12.49 muß für die Verzinsung der Schuldkapitalien, für Abschreibungen auf Mobilien und Immobilien genügen und außerdem auch den Unternehmerlohn dekken[10]). Gurtner errechnet die Aufwendungen des Hotelgewerbes, die eine Bettenbesetzung von durchschnittlich 20 %, 30 %, 50 % und 75 % zugunsten von Gewerbe und Industrie, für Zinsen und Versicherungen, für Löhne und Trinkgelder, der Landwirtschaft und anderer Erwerbszweige verursacht[11]). Für die Orte Andermatt und Seelisberg gibt der Verfasser folgende Zahlenwerte wieder[12]):

Andermatt

Zugunsten von: Frequenz	20%	30%	50%	75%
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gewerbe und Industrie	122 882	160 269	272 429	272 429
Finanz	126 932	126 932	126 932	126 933
Personal	178 081	212 536	281 445	367 579
Landwirtschaft	414 876	622 318	1 038 194	1 555 782
Andern Erwerbsklassen	166 181	220 596	329 423	465 456
Total	1 089 952	1 342 651	2 047 423	2 788 178

[9]) Von der Staatskanzlei Uri wurden uns folgende Zahlenangaben über die Bergführer und Skilehrer gemacht:

Bergführer	1897	1900	1905	1910	1920	1925	1930
	38	34	32	38	32	30	12
	1935	1940	1945				
	13	15	9				
Skilehrer	1920	1925	1930	1935	1940	1945	
	8	4	—	18	13	10	

[10]) Buchli Hans, Berns Rolle im Fremdenverkehr, S. 17.
[11]) Gurtner Hermann, a. a. O., S. 351.
[12]) Ebenda S. 353 und S. 365.
Es handelt sich in diesen Zahlenkonstruktionen lediglich um theoretische Werte, die natürlich nicht genau der Praxis entsprechen werden.

Zugunsten von: Frequenz	20%	30%	50%	75%
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gewerbe und Industrie	77 713	97 466	156 727	156 727
Finanz	63 260	63 260	63 260	63 260
Personal	141 425	168 787	223 513	291 918
Landwirtschaft	329 479	494 214	823 701	1 235 548
Andern Erwerbsklassen	131 975	175 187	261 616	369 649
Total	743 852	998 914	1 528 817	2 117 102

Wenn es sich bei den obigen Ziffern auch nur um eine willkürliche Zahlenkonstruktion handelt, so liegt ihr doch ein eminenter Wert inne: sie zeigt, wie sich die Frequenzsteigerung zugunsten der verschiedenen Wirtschaftszweige unserer Kurorte auswirken kann [13]). Ein weiteres Beispiel erhellt die große Bedeutung des Fremdenverkehrs und des Gastgewerbes für die Urner Volkswirtschaft noch deutlicher. Wir gehen bei unserer Annahme nicht von den vollen täglichen Durchschnittsausgaben unserer Gäste aus, sondern ziehen lediglich 139 685 Logiernächte (1934) mit einer durchschnittlichen Tagesausgabe von Fr. 20.— in Betracht. Die Multiplikation der Logiernächtezahl mit der durchschnittlichen Tagesausgabe ergibt eine Totaleinnahme von Fr. 2 739 700.—. Nach dem auf Seite 110 angegebenen Verteilungsschlüssel gehen ⅔ dieses Betrages, d. h. rund Fr. 1 862 466.— an Handel, Gewerbe und Handwerk. Für einen kleinen Kanton wie Uri fällt diese ansehnliche Summe entschieden in die Waagschale. Prof. Dr. Töndury errechnete die Bruttoeinnahmen in der Urner Hotellerie während eines Normaljahres auf 3,5 Millionen Franken oder ein Nettoeinkommen von Fr. 358 000.— [14]).

Gemeinhin wird zu wenig beachtet, wie sehr das Gastgewerbe auch für den Fiskus eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle bietet. Uri besitzt 1917 ein Steuereinkommen von 54 Millionen Franken, daran ist die Hotellerie mit 6,5 Millionen Franken, d. h. 12 % beteiligt [15]). Die Ausscheidung des Steuererträgnisses für die Staatssteuer in Uri nach fünf Erwerbsklassen vermittelt folgendes Bild [16]):

[13]) Gurtner H., a. a. O., S. 351.

[14]) »Urner Wochenblatt«, Jg. 1919, Nr. 11.

[15]) »Urner Wochenblatt«, Jg. 1919, Nr. 11.

[16]) Diese Zahlen wurden uns in entgegenkommender Weise von der Staatskanzlei Uri zur Verfügung gestellt.

	Steuer-Posten	Vermögen Fr.	Einkommen Fr.	Steuerbetrag Fr.
Landwirtschaft	1680	18 635 000	352 900	35 897.90
Hotellerie und Gastgewerbe	239	6 375 000	358 300	17 491.—
Gewerbe, Handel und Industrie	1602	10 181 000	2 218 900	80 520.25
Verkehr, Wissenschaft, Kultus, Beamte	902	9 898 645	1 484 600	47 559.58
Private, Verwaltungen und Waisenvermögen	617	12 183 000	308 600	32 556.85

Aus dem Vorhergegangenen ersehen wir, welche wirtschaftliche Bedeutung der Fremdenverkehr in Uri besitzt und wieviele Unternehmungen, Gewerbebetriebe, Berufe bei einer Depression im Fremdenverkehr in Mitleidenschaft gezogen werden können — und umgekehrt —, welch günstige und weitverzweigte Auswirkungen eine Konjunktur mit sich bringen muß. Ist man sich dieser Tatsache bewußt, dann sieht man auch, daß allen Maßnahmen, die eine Steigerung des Fremdenverkehrs zur Folge haben können, vollste Aufmerksamkeit geschenkt werden muß und daß keine Gelegenheit versäumt werden darf, sie durchzuführen.

Wir machten bereits auf Seite 63—66 auf die Faktoren aufmerksam, welche den Fremdenverkehr in Uri beeinflussen. Am Schlusse unserer Ausführungen möchten wir auf den wichtigsten Bestandteil der Fremdenverkehrsförderung: die Werbung, hinweisen.

Die Werbung: Die Werbung ist eine der mächtigsten Triebfedern menschlicher Tätigkeit. Sie ist mit dem Fremdenverkehr unlösbar verbunden. Ihr muß, wie bei irgendeiner Propaganda, eine »Marktanalyse« und »Marktforschung« vorausgehen. Deshalb ist es wichtig, daß neben der Quantität und Qualität der Gäste vor allem über deren Herkunft Klarheit herrscht. Die Fremden kommen in der heutigen Konkurrenz vieler Gebiete und Orte nicht mehr selbst, sondern müssen durch beständige unermüdliche Werbung herangezogen werden. Die Fremdenindustrie muß deshalb auch mit den Erfordernissen der Gegenwart stets Schritt halten. Auf wenigen Gebieten des Lebens ist der Satz so wichtig wie hier, daß jeder Stillstand schon Rückschritt bedeutet. Die Gegenden, die es verstehen, ihre Gäste so zu behandeln, daß sie zufrieden waren und gerne wiederkommen, treiben im Grunde die beste Fremdenverkehrspolitik. Denn sie sollen uns als Werber für die Schönheit dessen, was sie gesehen haben, und die Güte dessen, was sie empfangen haben, verlassen [17]). Auf

[17]) Es darf uns nicht am Herzen, an der Gesinnung, am edlen Mut fehlen. Wenn wir nicht groß und gut wie unser Land werden, ist unser Gastgewerbe nur ein schwindelhaftes Tauschgeschäft, dann sind wir nur seelen-

diese Weise ist es am ehesten möglich, einen dauernden Gästestrom zu sichern.

Hauptträger der Propaganda sind die Presse und die Verkehrsvereine — für Uri in erster Linie der Kantonale Verkehrsverein [18]). Er wurde am 8. April 1888 in Altdorf gegründet und stellt sich die Förderung des Fremdenverkehrs zur Aufgabe. Dazumal zählte er 72 Mitglieder, was für Uri in Anbetracht der zunehmenden Bedeutung des Fremdenverkehrs wenig war. Trotzdem begann der Verkehrsverein eine sehr rege Tätigkeit in verschiedenen Richtungen. Ein Fremdenblatt und ein »Führer durch den Kanton Uri« wurden herausgegeben [19]). Groß waren die Bemühungen zur Verbesserung der Dampfschiff- und Eisenbahnanschlüsse sowie des Fahrplanwesens. Auch dem Straßennetz wurde vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt, u. a. gelangte der Verein mit einem Antrag an den h. Regierungsrat, um die frühzeitige Oeffnung des Oberalp- und Furkapasses besorgt zu sein (1889). Ebenso wurde das Klausenprojekt mit allen Mitteln gefördert. 1890 Einführung eines Sonderbeitrages von 20 Rp. pro Bett für die Hoteliers und Gastwirte. Infolge seiner prekären Finanzlage scheint der Verkehrsverein Uri seine Tätigkeit von 1894—1901 eingestellt zu haben [20]). Am 20. März 1904 fand eine Rekonstitution statt. Die Beschaffung der Geldmittel für eine wirkungsvolle Werbung blieb bis in unsere Tage die große Sorge des Vereins [21]). Angesichts oben angeführter Zahlen, die den erheblichen Gewinn des Kantons aus dem Fremdenverkehr klarlegen, ist es nicht nur Pflicht der Kantons- und Gemeindebehörden, sondern eines jeden, dem der Fremdenverkehr irgendwie Verdienst bringt, die Bestrebungen der Verkehrsvereine angemessen zu unterstützen. Die Werbung ist in der Folge nicht nur eine Angelegenheit der Hotellerie, sondern des ganzen Landes. Intensive Zusammenarbeit nicht nur der am Fremdenverkehr direkt interessierten Kreise, sondern das Zusammenwirken aller Kräfte tut not, wenn wir im heutigen Konkurrenzkampfe unsere Positionen halten wollen.

---

lose Schausteller schöner Landschaften. Hier beginnt's! Das Urner Verkehrsproblem ist nicht nur ein Problem der Fahrpläne und das Gastgewerbe, die Hotellerie nicht eine Sache der Logiernächtezahlen. Wenn wir sonst nichts zu bieten haben, das von Herzen kommt und zu Herzen geht, dann werden auch die anspruchslosesten Gäste mit der Zeit verhungern.

[18]) Es bestehen Ortssektionen mit dem gleichen Ziele in Altdorf, Andermatt, Erstfeld, Flüelen, Hospental, Sisikon und Seelisberg. In Andermatt wurde am 20. Dez. 1903 der Skiklub »Gotthard« gegründet. Dieser hat sich bei der Erhebung Andermatts zum Wintersportplatz große Verdienste erworben.

[19]) Das Fremdenblatt »Gotthard-Expreß« erschien in Altdorf.

[20]) Aus den Jahresberichten des Verkehrsvereins Uri entnehmen wir, daß die Subventionsgesuche im Jahre 1901 und 1903 von der Regierung abgewiesen wurden.

[21]) Unsere Angaben sind den vorhandenen Protokollbüchern des Verkehrsvereins Uri entnommen.

Es wird darum in Zukunft unsere wichtigste Aufgabe sein, die Verkehrswerbung zu einem wirkungsvollen Instrumente unserer Fremdenverkehrspolitik auszubauen. Diese Notwendigkeit bedingt einmal den Einsatz großer Mittel in der Werbung und ferner Bereitstellung alles dessen, was geeignet ist, die Qualitäten Uris zu heben und dadurch seine Position auf dem Verkehrssektor zu stärken [22]).

Folgende *Anregungen* sollen mithelfen, dieses Ziel zu erreichen:

1. *Gäste ins Land!* »Wilhelm Tell« bildet auch heute für unseren Kanton eine Gratiswerbung von unabschätzbarem Werte. Das Freiheitsdrama Schillers wird in aller Welt gelesen, und in wie manchem Menschenherzen reifte dabei nicht der Entschluß, das Rütli, die Tellskapelle, das Telldenkmal u. a. O. zu besuchen? Das scheinen unsere Propagandisten in den letzten Jahren vergessen zu haben!

2. Zur Beschaffung der für die *Werbung notwendigen Geldmittel* stehen drei Wege offen:

a) durch eine im Kantons- und in den Gemeindebudgets festgelegten, den Bedürfnissen angemessenen Subventionierung [23]);

b) auf Grund einer anzustrebenden Verkehrsabgabe;

c) es soll ähnlich dem »Plan Cottier« ein obligatorischer Solidarbeitrag eingeführt werden, der jede Logiernacht, d. h. die betriebswirtschaftliche Einheit, in bescheidenem Maße belastet. Der Erlös dieses Beitrages soll ausschließlich im Gesamtinteresse des Kantons dem Verkehrsverein Uri zur Verfügung gestellt werden [24]).

Was unserem Gastgewerbe nottut, sind Gäste und wieder Gäste. Hier liegt das Kernproblem für die Gesundung unserer Hotellerie. Sind einmal Gäste da, so kann der tüchtige Hotelier sein Haus in die Höhe bringen und später auf gesunder Grundlage an seine Renovation und Modernisierung denken. Fehlinvestitionen in der Hotellerie haben sich noch immer zum Nachteil unserer Volkswirtschaft ausgewirkt [25]).

Die Leistungen des Verkehrsvereins von Uri sind groß und mannigfaltig, und es ist eine berechtigte Forderung, wenn ihm größere

[22]) Wir erachten eine enge Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverband der Zentralschweiz zwecks Erzielung eines möglichst großen Nutzeffekts als dringend, d. h. wenn unsere Interessen angemessen berücksichtigt werden.

[23]) Die staatliche Förderung des Fremdenverkehrs wirkt sich für alle Wirtschaftszweige günstig aus, wir nennen dies aktive Arbeitsbeschaffung.

[24]) Meili A., Dr. h. c., Sanierung und Erneuerung der Schweiz. Hotellerie. Finanzierung der Hotelerneuerung und Kurortsanierung. Archiv der Fachkurse über Fremdenverkehr. Schriftenfolge der SZV. 2, 1943, S. 80.

[25]) Wir verweisen auf unsere Abhandlung S. 102 ff.

Hilfe und Unterstützung zuteil würde, als es bis anhin der Fall gewesen ist [26]).

Wir haben allen Grund, die Weiterentwicklung des Fremdenverkehrs im Kt. Uri zuversichtlich zu beurteilen, weil die Landschaft und unsere sehr günstige Verkehrslage die Voraussetzungen für ein begehrtes Reiseland in hohem Maße erfüllen. Es gilt nun, diese Gottesgaben auch in Zukunft zielbewußt auszuwerten.

---

[26]) Der Verkehrsverein Uri war 1935 zur Erfüllung seiner Aufgaben gezwungen, ein Anleihen in der Höhe von Fr. 20 000.— bei der Kantonalbank aufzunehmen.

1936 wurde die Schaffung eines Verkehrsfilms »Uri« beschlossen, dessen Herstellung mit Fr. 5000.— voranschlagt wurde. Ebenfalls wurde die Anschaffung von Schmalfilmkopien erwogen, um die Aufführungen in möglichst breiten Kreisen zu ermöglichen. Dies nur zur Illustrierung der Tätigkeit des Vereins!

Anhang.

Grundwerte und Berechnungsmodus zur Bestimmung des Frequenzvolumens im urnerischen Fremdenverkehr

Graphischer Darstellung 4, Seite 70, liegen folgende Basiswerte zugrunde:

Jahr	Bettenzahl[1])	Logiernächte
1900[2])	270	12 212
1901	270	11 031
1902	270	12 413
1903	270	12 611
1904	270	14 492
1905	270	14 483
1906	270	13 884
1907	270	13 300
1908	270	12 389
1909	270	13 170
1910	270	11 926
1911	270	14 952
1912	270	13 331
1913	270	11 724
1914	270	7 886
1915	270	5 871
1916	270	3 640
1917	270	2 622
1918	270	5 873
1019	270	6 500
1920	270	6 350

[1]) Erfaßte Bettenzahl.

[2]) Berechnungsmodus: 12 212 : 270 = 45,2 Logiernächte p. Bett auf die Gesamtbettenzahl von 3581 aufgerechnet:

	45,2 × 3581 = 161 861	Logiernächte
davon werden 10 % des Fehlersatzes	16 186	subtrahiert
Errechnete Logiernächtezahl	145 695	

[3]) 29 570 : 1000 = 29,5; aufgerechnet 29,5 × 3721 = 109 769
abzüglich Fehlersatz von 22 % = 24 149
Errechnete Logiernächtezahl 85 655

Jahr	Bettenzahl	Logiernächte
1921	270	8 188
1922 [3])	1000	29 570
1923	1000	38 123
1924	1190	60 865
1925	1190	79 453
1926	1190	59 038
1927	1190	69 057
1928	1190	80 352
1929	1190	84 423
1930	1200	52 727
1931	1200	43 898
1932	1200	51 238
1933	1200	43 205

Ab 1934 fanden die Frequenzzahlen des Eidg. Statistischen Amtes in Bern Verwendung, die uns von Herrn Dir. Koller in zuvorkommender Weise zur Verfügung gestellt wurden.